



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 292]

नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 21, 2019/श्रावण 30, 1941

No. 292]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 21, 2019/SHRAVANA 30, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 17 जुलाई, 2019

सं. टीएमपी/11/2019-एमओपीटी.—इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का 14 जून 2019 को निपटान किया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (स्पष्ट) आदेश अधिसूचित करने में लगने वाले समय पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने केवल संशोधित दरमानों को तत्काल अधिसूचित करने का निर्णय लिया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान 11 जुलाई 2019 को राजपत्र सं. 245 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए थे। उक्त अधिसूचना में यह कहा गया था कि यह प्राधिकरण आने वाले समय में स्पष्ट आदेश अधिसूचित करेगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, एमओपीटी के उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से जुड़ा स्पष्ट आदेश अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/11/2019-एमओपीटी

मुरुगांव पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जून, 2019 के 14 वें दिन पारित)

यह मामला मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से उसके दरमानों (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 19 जनवरी 2019 से संबंधित है।

2.1. एमओपीटी का मौजूदा एसओआर अंतिम बार इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/38/2016-एमओपीटी दिनांक 17 नवंबर 2016 द्वारा अनुमोदित किया गया था जिसे 12 जनवरी 2017 को राजपत्र सं. 15 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। एमओपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता 31 मार्च 2019 को समाप्त हो रही है।

2.2. तत्पश्चात, एमओपीटी ने लौह अयस्क तथा कोयला प्रहस्तन के रूक जाने के कारण पत्तन के सामने पेश आए व्यापक वित्तीय संकट के मद्देनजर पीओएल तथा पीओएल उत्पादों पर घाटशुल्क प्रमारों के संशोधन के लिए मई 2018 में इस प्राधिकरण का रुख किया था। उक्त प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएमपी/39/2016-एमओपीटी दिनांक 31 जुलाई 2018 द्वारा अनुमोदित किया गया था। अनुमोदित दर की वैधता एमओपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता अर्थात् 31 मार्च 2019 तक की वैधता के साथ सह-समाप्ति बनाई गई थी।

3.1. एमओपीटी के मौजूदा एसओआर और पीओएल तथा पीओएल उत्पादों की घाटशुल्क दर में संशोधन इस प्राधिकरण द्वारा एमओएस द्वारा जारी प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन अनुमोदित किया गया था। 13 जनवरी 2015 को जारी प्रशुल्क नीति, 2015 की वैधता 3 वर्षों अर्थात् 12 जनवरी 2018 तक के लिए है। उक्त प्रशुल्क नीति, 2015 की वैधता एमओएस द्वारा 25 दिसंबर 2018 तक विस्तारित की गई थी।

3.2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन अपने पत्र सं.आईडब्ल्यूटी-2/28/2018-आईडब्ल्यूटी दिनांक 26 दिसम्बर 2018 द्वारा उन एसओआर के निर्धारण के लिए नई "महापत्तनों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क नीति, 2018" जारी की थी जिनमें 1 अप्रैल 2019 से महापत्तन न्यासों में संशोधित किया जाना है। भारत सरकार द्वारा जारी निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने राजपत्र सं. 17 दिनांक 16 जनवरी 2019 द्वारा भारत के राजपत्र में प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2018 अधिसूचित किए थे। उसके बाद, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 1.5 के अनुसार, प्रशुल्क नीति को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देश राजपत्र सं. 207 दिनांक 4 जून 2015 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए थे। उक्त वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 हमारे पत्र दिनांक 04 फरवरी 2019 द्वारा एमओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को अग्रेषित किए गए थे।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, एमओपीटी ने अपने एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए अपने पत्र सं. एफए/कॉस्ट/125/2018/288 दिनांक 19 जनवरी 2019 द्वारा प्रशुल्क नीति 2018 का अनुसरण करते हुए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:-

- (i). गणना के अनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु. 476.72 करोड़ है। एआरआर को पूरा करने के लिए अपेक्षित भारी वृद्धि पर विचार करते हुए, पत्तन ने अनंत रूप से चर्चा की है और एसओआर में उतनी वृद्धि प्रस्तावित की है जिसे उपयोक्ता वहन कर सकें।

4.2. एमओपीटी ने प्रपत्र 1 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) और प्रपत्र 3 में प्रस्तावित दर पर राजस्व अनुमानन का विस्तृत परिकलन पेश किया है। प्रपत्र-3 में एआरआर और राजस्व अनुमानन प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार तथा वित्त एवं मुख्य लेखा अधिकारी द्वारा विधिवत् प्रमाणित किए गए हैं। टीएएमपी द्वारा जारी वर्किंग दिशानिर्देशों के अनुसार अपेक्षित सभी अन्य अनुबंध भी भेजे गए हैं।

- (i). एमओपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर परिकलन की सार स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण		वाई1 (2015-16)	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	टिप्पणी 1			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)		19252.05	21489.82	21367.58
(ii).	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय		4670.56	5308.38	6016.07
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)		10916.19	14232.51	17624.23
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)		34838.80	41030.71	45007.88
(2)	घटायें समायोजन:				
(i).	संपदा संबंधित व्यय				
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)		805.44	895.67	1132.00
	(ख) आर्बिट्रि प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय		195.40	221.25	318.71
	(ग) आर्बिट्रि वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)		367.53	475.69	728.56
	उपजोड़ 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]		1368.37	1592.61	2179.27
(ii).	ऋणों पर ब्याज		155.60	135.00	556.63
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया राशियां, पेंशन/उपदान की बकाया राशियां, अनुग्रह भुगतान की बकाया राशियां, आदि का 2/3 (प्रत्येक मद सूचीबद्ध करें।)	टिप्पणी 2			
	(क) सेवानिवृत्ति उपदान (एसवीआरएस)		0.00	0.00	0.00
	(ख) अनुग्रह भुगतान (एसवीआरएस)		0.00	0.00	1302.59
	उपजोड़ 2(iii)=[(क)+(ख)+(ग)]		0.00	0.00	1302.59
(iv).	पेंशन निधि में अंशदान का 2/3	टिप्पणी 3	824.00	1200.00	0.00

(v).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ से 25 प्रतिशत अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	प्रपत्र 2 के अनुसार	0.00	0.00	638.46
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के कॉलम 2.10 के अधीन शासित समीपवर्ती बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय				
	(क) परिचालन व्यय		-	-	-
	(ख) मूल्यहास		-	-	-
	(ग) आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय		-	-	-
	(घ) आबंटित वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)		-	-	-
	उपजोड़ 2(vii)=[(क)+(ख)+(ग)+(घ)]		0.00	0.00	0.00
	जोड़ 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)		2347.97	2927.61	4676.95
(3)	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1 - 2)		32490.83	38103.10	40330.93
(4)	क्र.सं. 3 के औसत व्यय 3 = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3			36974.95	
(5)	नियोजित पूंजी				
	(i) 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			44001.22	
	(ii) जोड़ें: 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			10581.88	
	(iii) घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 के अनुसार संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			2509.20	
	(iv) घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य।			0.00	
	(v) घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के कॉलम 2.10 के अधीन समीपवर्ती बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने वाले प्रासंगिक लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 के अनुसार अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।			0.00	
	(vi) जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के कॉलम 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी	प्रपत्र 4 और टिप्पणी 4 के अनुसार			
	(क) वस्तुसूची			155.35	
	(ख) विविध देनदार			1102.68	
	(ग) रोकड़			3585.46	
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का जोड़			4843.49	
	(vii) नियोजित कुल पूंजी			56917.39	
	[(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(घ)]				
(6)	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम			9106.78	
(7)	31.03.2018 के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]			46081.73	
(8)	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 3.45% (7*1.0345)			47671.55	
(9)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			47671.55	

(10)	उपर्युक्त क्र.सं. 10 में अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर में राजस्व अनुमानन।	प्रपत्र 3 और टिप्पणी 5 के अनुसार	35872.46
	राजस्व अंतर		11799.09

- (ii). एमओपीटी ने वर्ष 2017-18 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क हेतु प्रपत्र 3 में राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना भेजी है। उक्त प्रपत्र के अनुसार, कार्गो, पोत, विविध प्रभारों से प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमानित कुल राजस्व रु. 35872.46 लाख है।
- (iii). प्रपत्र-6 में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन पैरामीटर	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक
		2018-19
(1).	कार्गो संबंधित सेवाएं	
(क).	प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)	
	(i). शुष्क बल्क कार्गो	6,000
	(ii). ब्रेक बल्क कार्गो	2,500
	(iii). लिक्विड बल्क कार्गो	6,000
(ख).	कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	8
(2).	पोत संबंधित सेवाएं	
(क).	पोतों का औसत वापिसी समय (दिनों में)	2.50
(ख).	पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में) (पत्तन का लेखा)	5.29

- (iv). पत्तन प्रभारों के संशोधन की मात्रा तथा जरूरत के कारण:
- (क). लागत वसूली सिद्धांतों को लागू करते हुए अलग-अलग क्षेत्रों से परिचालनों की बढ़ती लागत वसूल करने के लिए;
- (ख). वैश्विक स्तर पर प्रतिस्पर्धी बने रहने तथा पत्तन उपयोक्ताओं को कुशल तथा लागत-प्रभावी सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन अवसंरचना सृजन और मौजूदा पत्तन अवसंरचना को अपग्रेड करने के लिए बढ़ती आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजित करना।
- (v). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.3 में यथा विनिर्दिष्ट, दरमान (एसओआर) सूचकांकित एआरआर के आधार पर तैयार किए गए हैं जोकि महापत्तन न्यासों को टीएएमपी द्वारा यथा संप्रेषित वर्ष 2018-19 के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100 प्रतिशत तक 31 मार्च 2018 को यथा मूल्यांकित एआरआर को सूचकांकित करते हुए परिकलित करते हुए अधिकतम सीमा है। वर्ष 2017-18 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित कुल यातायात 26.90 मिलियन टन है जिससे पत्तन प्रशुल्क के संशोधन हेतु सुविचारित किया गया है।
- (vi). अतिरिक्त कार्गो आकर्षित करने के लिए सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर कार्गो तथा कंटेनरों के भंडारण के लिए नई रियायती दरें शुरू की गई हैं।
- (vii). 2017-18 के यातायात स्तरों पर एआरआर अर्जित करने के लिए, मौजूदा दरों में 106.19 प्रतिशत की वृद्धि करनी होगी।
- (viii). सामान्य तौर पर प्रभारों में निम्नलिखित वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है:
- (क). पोत संबंधित प्रभारों में 25 प्रतिशत।
- (ख). कार्गो संबंधित प्रभारों में 15 प्रतिशत।
- (ग). भंडारण प्रभारों में 15 प्रतिशत।
- तथापि, अलग-अलग कार्गो और स्लैब तथा ढांचे जहां कहीं जरूरी समझे गए उन्हें संशोधित किए गए हैं और इस तरह उपर्युक्त वृद्धियों को वैश्विक स्तर पर लागू नहीं किया गया है।

4.3. हमारे पत्र दिनांक 28 जनवरी 2019 द्वारा हमारे अनुरोध पर, एमओपीटी ने पुष्टि की है कि उसने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों के लिए सम्पूर्ण प्रस्ताव अपनी वेबसाइट पर डाला था और अपने ईमेल दिनांक 22 अप्रैल 2019 द्वारा उपयोक्ताओं को भेजा था।

5. विषय प्रस्ताव पर संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी की एक-एक प्रति एमओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। एमओपीटी ने अपने ईमेलों दिनांक 11 फरवरी 2019 और ईमेल दिनांक 12 फरवरी 2019, ईमेल दिनांक 14 फरवरी 2019 और ईमेल दिनांक 1 मई 2019 द्वारा अपने उत्तर भेजे थे।

6. एमओपीटी ने अपने एसओआर के संशोधन के लिए प्रस्ताव पर चर्चा करने के लिए एमओपीटी में 13 फरवरी 2019 को ट्रेड बिरादरी के साथ बैठक आयोजित की थी। इस बैठक में चर्चा किए गए बिन्दु निम्नलिखित हैं:-

#### पत्तन उपयोक्ता

- सम्पूर्ण बोर्ड पर वीआरएस प्रभारों में 25 प्रतिशत वृद्धि और सीआरएस प्रभारों में 15 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव बहुत ज्यादा था और इससे निश्चित रूप से एमपीटी से ट्रेड पड़ोसी पत्तनों को चला जाएगा।
- पश्चिम तथा पूर्व तट पर निजी पत्तन एमपीटी में उच्च प्रशुल्क का लाभ ले रहे थे और कार्गो को अपने पत्तनों की ओर मोड़ने का प्रयास कर रहे हैं। उन्होंने इच्छा व्यक्त की है कि प्रशुल्क में अत्यधिक वृद्धि पर उनकी आपत्ति स्पष्ट रूप से दर्ज की जानी चाहिए।
- इसे पाइलटेज प्रभारों के प्रतिशत के रूप में इसे जोड़े जाने के कारण 700 प्रतिशत तक स्थानांतरण प्रभारों में वृद्धि बहुत ज्यादा है। पाइलटेज परिचालनों में स्थानांतरण परिचालनों के लिए एक संचलन के स्थान पर दो संचलन (पहला भीतर और अंतिम बाहर) शामिल हैं।
- डब्ल्यूओबी में आने वाले और पाइलटों अथवा टगों की सेवाओं का उपयोग नहीं करने वाले पोतों पर पाइलटेज प्रभार वसूल नहीं किए जाने चाहिए।
- पाइलटों अथवा टगों की सेवाओं का उपयोग किए बिना डब्ल्यूओबी में अपनी तरफ से स्थानांतरण करने वाले पोतों पर स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- विराम प्रभारों में वृद्धि बहुत ज्यादा है।
- निष्क्रिय लंगरगाह प्रभार नहीं रखे जाएं क्योंकि अन्य पत्तन ऐसे प्रभार वसूल नहीं कर रहे हैं अथवा इन्हें उनके समान स्तरों तक बनाये रखा जाए।
- जल आपूर्ति प्रभारों में वृद्धि को कम किया जाए।
- लॉच किराया प्रभारों में कटौती की जाए ताकि पत्तन उपयोक्ता लॉच स्वामी एसोसिएशन पर निर्भर हुए बिना पत्तन की लॉचों का इस्तेमाल कर सकें।
- ऑयल पीएसयू घाटशुल्क में अत्यधिक वृद्धि पर पहले ही आपत्ति उठा चुके हैं और, इसलिए, पीओएल की दुलाई करने वाले पोतों के लिए वीआरसी में और वृद्धि नहीं की जानी चाहिए।
- स्लैंग एक कम कीमत का कार्गो है और इसलिए कम लागत वाले कार्गो के प्रशुल्क में वृद्धि नहीं की जानी चाहिए। यह स्पष्ट किया गया था कि स्लैंग के लिए मौजूदा घाटशुल्क रु. 48.00 प्रति टन है जबकि नई प्रस्तावित दर रु. 48.30 प्रति टन है।
- धूल निवारण लेवी में अनुपातहीन रूप में वृद्धि की गई है। ब्रेक बल्क कार्गो ग्रेनाइट, स्टील, आदि के लिए, लेवी रु. 2.00 प्रति टन और शुष्क बल्क कार्गो के लिए यह रु. 6.00 प्रति टन होनी चाहिए। डब्ल्यूओबी में प्रहस्तित कार्गो के लिए धूल निवारण लेवी वसूल नहीं करें।
- सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में आयात कंटेनरों के लिए प्रस्तावित एक दिन की निःशुल्क अवधि अव्यावहारिक है क्योंकि चौबीसों घंटे कारोबार करने के आश्वासन के बावजूद, सीमाशुल्क से निकासित दस्तावेज प्राप्त करने में अभी भी अधिकांश मामलों में तीन दिनों से अधिक का समय लगता है। इसे 3 दिन बनाये रखा जाए।
- कंटेनर भंडारण को बोगड़ा क्षेत्र में स्थानांतरित किए जाने का सुझाव आपत्तिजनक है क्योंकि सादा जंकशन में कंटेनर का प्रहस्तन, विशेषतः 40 फीट लदा हुआ ट्रेलर, असंभव होगा और स्थानीय समुदाय से आपत्ति कारोबार को और अधिक अस्थिर करेगी।
- प्रस्तावित भारतोलन प्रभार बहुत ज्यादा हैं और इसपर सहमति बनी थी कि इसे यातायात और वित्त विभागों के बीच आंतरिक चर्चा के बाद संशोधित किया जाएगा।
- चर्चाओं के बाद, सीएचएलडी प्रभारों के लिए एकल स्लैब ढांचे पर सहमति बनी थी परंतु ज्यादातर उच्च उत्पादकता के कारण न्यूनतम दर स्लैब लागू किया गया था जबकि एमओपीटी ने उच्चतम दर स्लैब प्रस्तावित किया था। न्यूनतम स्लैब दर में 15 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया था।
- पोतांतरकों/फ्लोटिंग क्रेनों के परिचालन के लिए वार्षिक प्रभारों की शुरुआत पर आपत्ति उठाई गई थी। तथापि, टीएम ने स्पष्ट किया था कि ऑफशोर कार्गो प्रहस्तन उपस्कर होने के कारण, पत्तन प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देना चाहता है और कई सेवा प्रदाताओं को निःशुल्क प्रवेश सुविधा देना चाहता है ताकि प्रतिस्पर्धा के परिणामस्वरूप सेवा लागत में कमी आएगी और इससे ट्रेड को लाभ पहुंचेगा। उन्होंने यह भी सूचित किया कि यह मंत्रालय की नीति है कि प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा दिया जाए और किसी एकाधिकार से बचा जाए, इसलिए न्यूनतम शुल्कों की शुरुआत सही थी। दिए गए स्पष्टीकरण तथा औचित्य के आधार पर, पत्तन उपयोक्ता इस प्रभार को शुरू किए जाने के लिए सहमत हो गए थे।
- उपयोक्ताओं ने 3 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ सांतर तरीके से घाटशुल्क प्रभारों में वृद्धि किए जाने का अनुरोध किया था।

#### एमओपीटी

- पत्तन की वित्तीय स्थिति पिछले कुछ वर्षों में कमजोर रही है और चालू वित्तीय स्थिति पर विचार करते हुए, मौजूदा वृद्धि अपरिहार्य थी। मौजूदा वृद्धि से भी, पत्तन अपने वित्तीय दायित्वों को पूरा करने में समर्थ नहीं होगा। हालांकि दिशानिर्देशों के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एसओआर) वृद्धि पूरे बोर्ड पर 106 प्रतिशत वृद्धि किए जाने की अपेक्षा करती है, परंतु मौजूदा वृद्धि को इस तथ्य पर विचार करते हुए वीआरएस तथा सीआरएस प्रभारों के लिए क्रमशः 25 प्रतिशत और 15 प्रतिशत तक सीमित किया गया है कि ऐसी वृद्धि ट्रेड द्वारा वहनीय नहीं होगी। प्रस्तावित दरें अधिकतम दरें हैं और पत्तन रियायत के लिए अनुरोधों पर विचार कर सकता है यदि मात्राओं में वृद्धि की जाती है अथवा नए कार्गो लाए जाते हैं।

- यह स्पष्ट किया गया था कि डब्ल्यूओबी में स्थानांतरण परिचालनों की लागतें पाइलटों, लॉचों तथा टगों के आवागमन के साथ पाइलटों के समान हैं।
- यहां तक कि यदि पाइलट भौतिक रूप से मौजूद नहीं होता है, रिमोट सहायता उपलब्ध करवाने के लिए वीटीएमएस में तट पर पाइलट की तैनाती की जाती है। अतः, हटाना पाइलटिंग प्रभार शुरू/वसूल किए जाएंगे।
- ट्रेड को यह सूचित किया गया था कि मौजूदा एसओआर में केवल टग विराम प्रभार हैं और कोई पाइलट विराम प्रभार नहीं हैं जिन्हें समेकित दर के रूप में शामिल किया गया है।
- ट्रेड को यह सूचित किया गया था कि पत्तन कई धूल नियंत्रण उपाय/उपस्कर शुरू करने की प्रक्रिया में है और इससे पत्तन पर अतिरिक्त बोझ पड़ेगा।

7. कारोबारी बिरादरी के साथ बैठक के बाद, मुरुगांव स्टीवडोर्स एसोसिएशन (एमएसए) ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की थीं। एमएसए ने अपने ईमेल दिनांक 14 फरवरी 2019 द्वारा की गई टिप्पणियों को दोहराया है।

8.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, यह देखा गया है कि एमओपीटी के प्रस्ताव में कुछ सूचना अंतर/कमियां हैं। इसलिए, एमओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 21 फरवरी 2019 द्वारा अनुरोध किया गया था कि अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण 28 फरवरी 2019 तक भेजे। एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 मार्च 2019 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे थे। एमओपीटी से मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और इसके प्रतिसाद का सार नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एमओपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर												
I.	सामान्य													
1.	पत्तन ने कवरिंग पत्र में बताया है कि सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव हेतु न्यासी बोर्ड का अनुमोदन पत्तन द्वारा अनुमोदन के लिए आगामी बोर्ड बैठक में प्रस्तुत किया जा रहा है और शीघ्र ही प्रस्तुत किया जाएगा। तथापि, हमें अभी तक बोर्ड के अनुमोदन की प्रति प्राप्त नहीं हुई है। पत्तन से अनुरोध है कि बोर्ड के अनुमोदन की प्रति शीघ्र भेजें।	05 फरवरी 2019 के बोर्ड संकल्प सं. 94 की प्रति भेजी गई है।												
2.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (प्रपत्र सं. 1)													
(i).	क्र.सं. 2 (iv): अधिवर्षिता निधियों जैसे पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी नकदीकरण निधि में योगदान का दो-तिहाई:													
	<p>प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2 के अनुसार, अधिवर्षिता निधियों (पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी नकदीकरण निधि) में अंशदान का 1/3 एआरआर परिकलन में सुविचारित किए जाने की जरूरत है जिसका अर्थ है 2/3 छोड़ना होगा। उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, एमओपीटी ने वर्ष 2015-16 और 2017-18 के लिए केवल पेंशन निधि के लिए अंशदान के रूप में क्रमशः रु. 1236 लाख और रु. 1800 लाख के 2/3 को छोड़ने के लिए विचार किया है। तथापि, वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए एमओपीटी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे भी उपदान न्यास निधि और ईएल नकदीकरण निधि में अंशदान प्रतिवेदित किया है जोकि अधिवर्षिता निधि के हिस्से के रूप में नीचे दिए गए हैं:-</p> <p style="text-align: right;">(रु. लाखों में)</p> <table><tr><th>मदें</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>उपदान निधि</td><td>210.00</td><td>1605.68</td><td>2303.82</td></tr><tr><td>छुट्टी नकदीकरण निधि</td><td>24.86</td><td>1188.26</td><td>170.19</td></tr></table> <p>तथापि, पत्तन ने एआरआर परिकलन में उपर्युक्त दो मदों के 2/3 को छोड़ने पर विचार नहीं किया है। अतः एमओपीटी से अनुरोध है कि एआरआर परिकलन में प्रपत्र-1 में जरूरी शोधन करें ताकि यह प्रशुल्क नीति 2018 के अनुसार हो सके। अतः एमओपीटी प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत तथा प्रबंधन लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित संशोधित एआरआर (प्रपत्र-1) भेजे।</p>	मदें	2015-16	2016-17	2017-18	उपदान निधि	210.00	1605.68	2303.82	छुट्टी नकदीकरण निधि	24.86	1188.26	170.19	प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकर द्वारा विधिवत् प्रमाणित संशोधित एआरआर (प्रपत्र-1) भेजा गया है।
मदें	2015-16	2016-17	2017-18											
उपदान निधि	210.00	1605.68	2303.82											
छुट्टी नकदीकरण निधि	24.86	1188.26	170.19											
(ii).	औसत व्यय (क्र.सं. 4):													
	इस प्राधिकरण द्वारा 30 जनवरी 2019 को अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देश 2018 के साथ संलग्न प्रपत्र-1 के नीचे दी गई टिप्पणी 2(ii) के अनुसार, यदि एकमश्त व्ययों के 2/3 को छोड़ने के लिए क्र.सं. 2(iii) में दिया													

	<p>गया आंकड़ा तीन वर्षों में से किसी एक वर्ष विशेष से संबंधित है तो क्र.सं. 4 पर औसत व्ययों के परिकलन के लिए, क्र.सं. 2(iii) का आंकड़ा छोड़ने के लिए सुविचारित नहीं किया जाएगा। ऐसे मामले में, केवल एक वर्ष विशेष से संबंधित एकमुश्त व्यय की बकाया राशियों का 1/3 लिया जाएगा अर्थात् क्र.सं. 4 पर औसत व्यय में जोड़ना। यदि क्र.सं. 2(iii) में दिए गए आंकड़े तीन में से दो वर्षों के लिए प्रतिवेदित किए जाते हैं तो क्र.सं. 4 पर औसत व्ययों के परिकलन के समय अंतिम रूप से लिया जाएगा।</p>	
3.	राजस्व अनुमानन (प्रपत्र-3):	
(i).	एमओपीटी ने कहा है कि वास्तविक आंकड़ों के आधार पर यातायात आंकड़े राजस्व अनुमानन के लिए सुविचारित किए गए हैं। इस संबंध में, एमओपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजें:-	
(क).	<p>एमओपीटी ने वर्ष 2017-18 के लिए वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट भेजी है। पत्तन देयताओं से राजस्व का अनुमान लगाने के लिए प्रपत्र-3 में सुविचारित कुल जीआरटी पोत 2,80,03,898 जीआरटी पोत (28.00 मिलियन जीआरटी) है। यह 2017-18 की वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट में प्रतिवेदित पोतों के 2,37,95,938 जीआरटी (23.80 मिलियन जीआरटी) से मेल नहीं खाता है और एमओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में बताया गया है। इसी तरह, पाइलटेंज तथा बर्थ किराये से राजस्व अनुमानन वर्ष 2017-18 के लिए प्रतिवेदित जीआरटी से मेल नहीं खाता है। एमओपीटी अंतर का समाधान करें और बृहत् समाधान विवरण भेजें। कृपया यह भी पुष्टि करें कि पोत संबंधित प्रभारों के लिए राजस्व अनुमानों में सुविचारित पोतों का कुल जीआरटी वर्ष 2017-18 के लिए पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत के वास्तविक कुल जीआरटी से मेल खाता है।</p>	<p>वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट (एआरआर) में, पोत जैसे तटरक्षक पोत, नौसेना पोत, अनुसंधान पोत, विदेशी नौसेना पोत और सभी अन्य गैर-कार्गो प्रहस्तन पोतों को छोड़ा गया है और इसलिए एआरआर में सुविचारित जीआरटी प्रपत्र-3 में सुविचारित से कम है। राजस्व अनुमानन के लिए प्रपत्र-3 में सुविचारित जीआरटी एमओपीटी द्वारा दिए गए वास्तविक बिलों पर आधारित है। यह देखना भी महत्वपूर्ण है कि पत्तन जलमार्गों में परिचालन कर रही सभी फ्लोटिंग क्रेनें और पोतवणिक वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट में सुविचारित नहीं किए गए हैं, जबकि इन्हीं पोतों को केवल प्रत्येक 30 दिनों में एक बार पत्तन देयताओं के लिए बिल दिए जाते हैं, परिणामस्वरूप इन पोतवणिक और क्रेनों की जीआरटी राजस्व अनुमानन के लिए सुविचारित जीआरटी आंकड़ों में 12 गुना गिनती किए जा रहे हैं। पाइलटेंज तथा बर्थ किराये के संबंध में, यह सूचित किया जाता है कि सभी पोत जैसे नौसेना पोत पाइलटेंज तथा बर्थिंग सेवाएं प्राप्त नहीं कर रहे हैं। यह भी स्पष्ट किया गया है कि बर्थ किराया आंकड़े जीआरटी घंटे हैं और केवल जीआरटी नहीं है। एमओपीटी द्वारा सुविचारित जीआरटी एआरआर में उल्लिखित से अधिक है जिसके परिणामस्वरूप राजस्व का उच्चतर अनुमानन इस प्रकार एआरआर और प्रस्तावित सृजित राजस्व के बीच के अंतर को कम कर रहा है। इसलिए, पत्तन द्वारा सुविचारित जीआरटी के अधिक होने से भी पत्तन को कोई अदेय लाभ नहीं है।</p>
(ख).	<p>पत्तन ने प्रस्ताव मुख्य विशेषताओं के पैरा 6 में कहा है कि वर्ष 2017-18 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित कुल यातायात 26.90 मिलियन टन है जैसा कि वर्ष 2017-18 के लिए पत्तन की प्रशासनिक रिपोर्ट में बताया गया है। तथापि, प्रपत्र 3 का अवलोकन करने पर, यह देखा गया है कि कार्गो की मात्रा का जोड़ जिसके लिए घाटशुल्क से राजस्व 5,97,8520 अर्थात् 5.97 मिलियन टन अनुमानित किया गया है। यह पत्तन द्वारा प्रहस्तित और वर्ष 2017-18 के लिए प्रशासनिक रिपोर्ट में प्रतिवेदित बताये गए 26.0 एमटीपीए यातायात मात्रा से मेल नहीं खाता है। एमओपीटी राजस्व अनुमानन की जांच करें और दर्शाएं कि राजस्व अनुमानों में सुविचारित कार्गो की मात्रा वास्तविक प्रहस्तित कार्गो और प्रशासनिक रिपोर्ट में प्रतिवेदित से मेल नहीं खाती है। भिन्नता की स्थिति में, अंतर का समाधान किया जाए।</p>	<p>यह सूचित किया गया है कि वेस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर्स (डब्ल्यूओबी) में प्रहस्तित 9 मिलियन टन लौह अयस्क प्रपत्र-3 में शामिल नहीं किया गया था, अब इसे अनुमानित राजस्व के साथ संशोधित प्रपत्र-3 में शामिल किया गया है। यह भी सूचित किया गया है कि पीपीपी परिचालकों द्वारा 11.73 मिलियन टन कार्गो प्रहस्तित किया गया है जिसपर राजस्व अनुमानन के लिए विचार नहीं किया जा सकता क्योंकि एमओपीटी के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरें पीपीपी परिचालकों के लिए लागू नहीं हैं। 1.9 लाख के मामूली अंतर में योगदान देने वाला दूसरा कारक भी, उपर्युक्त औचित्य पर विचार करने के बाद, यह है कि वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट (एआरआर) में सुविचारित कार्गो प्रहस्तित वास्तविक कार्गो पर आधारित है जबकि प्रपत्र-3 में सुविचारित आंकड़े पोत नौचालन आधार पर हैं।</p>
(ii).		
(क).	<p>प्रस्तावित दरमान (प्रपत्र 3) में राजस्व अनुमानन से यह देखा गया है कि पत्तन ने दरमान (एसओआर) में प्रस्तावित कुछ प्रशुल्क मदों के मामले में किसी राजस्व प्रभाव को नहीं लिया है।</p> <p>पत्तन पुष्टि करें कि वर्ष 2017-18 में उपर्युक्त मदों के लिए पत्तन द्वारा यातायात/सेवाएं प्रदान नहीं की गई थीं क्योंकि उपर्युक्त मदों के लिए राजस्व का अनुमान नहीं लगाया गया है। इलैक्ट्रॉनिक डाटा इंटरचेंज (ईडीआई) प्रभारों से आय नहीं लेने का कारण भी स्पष्ट करें।</p>	<p>इलैक्ट्रॉनिक डाटा इंटरचेंज (ईडीआई) प्रभार प्रति दस्तावेज आधार पर आधारित हैं। 2017-18 के लिए कुल आय रु. 70,30,853 है और इसलिए उन सुजित किए गए दस्तावेजों की संख्या का अनुमान लगाना संभव नहीं है। तथापि, ईडीआई से आय 2017-18 के लिए आय से कम अनुमानित की गई है, जैसे सेवा राशि के 1 प्रतिशत पर प्रस्तावित किया गया है, परंतु अधिकतम अ.डा. 50 अथवा रु. 3500/- प्रति दस्तावेज और न्यूनतम 2 अ.डा. अथवा रु. 100 प्रति दस्तावेज है। तथापि, मौजूदा दरमानों (एसओआर) में, भले ही बिल रु. 20,000/- के कम अथवा बराबर हो, रु. 2,000/- के ईडीआई प्रभार लागू थे, जिसपर पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा आपत्ति उठाई गई थी। उनकी शिकायतों पर ध्यान देते हुए, प्रस्तावित ईडीआई प्रभार 1 प्रतिशत हैं परंतु अ.डा. 50 और रु. 3500/- के अधीन, इस प्रकार सुनिश्चित करते हुए कि ईडीआई प्रभार सेवा राशि से अधिक</p>

		नहीं हों। इसलिए, ईडीआई प्रमारों से सुचित अनुमानित राजस्व 2017-18 के ईडीआई प्रमारों से अधिक नहीं होगा और 2017-18 के बराबर राजस्व अब संशोधित प्रपत्र-3 में जोड़ा गया है।
(ख).	हालांकि एसओआर निम्नलिखित मदों के लिए नया प्रशुल्क प्रस्तावित करता है, परंतु पत्तन ने प्रपत्र 3 में इन मदों के लिए कोई राजस्व नहीं दर्शाया है:	
(i).	1.5.2 फ्लोटिला किराया प्रमार। (क). लॉच किराया प्रमार। (ख). सर्वेक्षण कार्य के लिए लॉच किराया प्रमार।	लॉच किराये के लिए राजस्व प्रपत्र-3 में पहले ही विविध प्रमारों के अधीन अनुमानित किया गया है, पहले जमा किया गया है। तथापि, दरें कम करके रु. 25000/- से रु. 15000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग करने का प्रस्ताव किया गया है, जोकि 25 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि के विपरीत 20 प्रतिशत की वृद्धि है, पत्तन उपयोक्ताओं के अनुरोध के आधार पर और इस राजस्व अनुमानन के आधार पर संशोधित किया गया है। यह भी सूचित किया गया है कि पत्तन ने सर्वेक्षण कार्य के लिए लॉच किराया प्रमारों के अधीन 2017-18 में कोई सेवा उपलब्ध नहीं करवाई थी।
(ii).	2.2.6 अनिवार्य उपयोक्ता प्रमार।	यह पुष्टि की गई है कि 2017-18 में पत्तन द्वारा सेवाएं प्रदान नहीं की गई थीं।
(iii).	4.2 विविध प्रमार	निकर्षित माल की डम्पिंग के संबंध में, 2017-18 में कोई घटना नहीं है। तेल बूम और स्किमर उपस्कर के संबंध में, एक घटना थी जिसके लिए 2017-18 में पत्तन द्वारा रु. 3.62 लाख संग्रहीत किए गए थे।
(iv).	4.3 पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेनों के परिचालन के लिए प्रमार। पत्तन यह पुष्टि करे कि वर्ष 2017-18 में उपर्युक्त मदों के लिए एमओपीटी द्वारा कोई यातायात/सेवाएं प्रदान नहीं की गई थीं।	मौजूदा एसओआर में पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन का परिचालन करने के लिए कोई प्रमार नहीं है और इसलिए कोई राजस्व नहीं है। प्रपत्र-3 में शामिल अनुमानित राजस्व रु. 10 लाख है।
(4).	दरमान:	
(i). (क).	एमओपीटी ने कुछ नई प्रशुल्क मदें/शर्तें प्रस्तावित की हैं और मौजूदा एसओआर के कई युक्तिकरण/सरलीकरण का प्रस्ताव किया है और कुछ प्रशुल्क मदों/शर्तों के लिए हटाने का भी प्रस्ताव किया है। वर्किंग दिशानिर्देश 2018 का खंड 2.12 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि नई शर्तें शामिल की जाती हैं अथवा परिचालनात्मक अथवा किन्हीं अन्य आकस्मिकता के कारण संशोधित किया जाता है तो पत्तन उनके कारणों के साथ ऐसे संशोधन निर्धारित कर सकता है और एआरआर में वित्तीय/राजस्व प्रभाव को ले सकता है। नई मदों के लिए अंगीकृत आधार भेजा जाना है और प्रपत्र-3 में राजस्व अनुमानन में इसके वित्तीय प्रभाव लिये जाते हैं। पत्तन मौजूदा प्रस्तावित एसओआर में प्रस्तावित संशोधनों को ध्यान में रखते हुए वित्तीय प्रभाव, यदि कोई हो, ले।	संशोधित प्रपत्र-3 अनुबंध-3 के रूप में संलग्न किया गया है।
(ख).	इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित वर्किंग दिशानिर्देशों का प्रपत्र 5 पत्तन से अपेक्षा करता है कि मौजूदा तथा प्रस्तावित दरमानों की तुलनात्मक स्थिति भेजे। प्रपत्र 5 पत्तन से यह अपेक्षा करता है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित शर्तों में संशोधनों के लिए कारण/औचित्य भेजे। तथापि, एमओपीटी द्वारा प्रेषित प्रपत्र 5 में मौजूदा एसओआर में शर्तों में प्रस्तावित संशोधनों के लिए कोई आधार/औचित्य/कारण नहीं दिए गए हैं। उनमें से कुछ नीचे दिए गए हैं। एमओपीटी मौजूदा शर्तों में प्रस्तावित सभी संशोधनों, मौजूदा शर्तों को हटाये जाने और नई शर्तें शामिल किए जाने के कारणों का औचित्य बताये। एमओपीटी से यह नोट करने का अनुरोध है कि यह प्राधिकरण शर्तों में किए गए संशोधन/परिवर्तनों को स्वीकार करने तथा पत्तन द्वारा औचित्य दिए बिना नई शर्तों को स्वीकार करने में समर्थ नहीं होगा और यह प्राधिकरण बिना किसी बदलाव के मौजूदा शर्तों को बनाये रखने के लिए बाध्यकारी नहीं होगा।	संशोधित प्रपत्र-5 अनुबंध-4 के रूप में संलग्न किया गया है।
(ii).	सामान्य निबंधन एवं शर्तें:	
(क).	टिप्पणी (vii) क): प्रस्तावित टिप्पणी अगला वार्षिक सूचकांकन 1 अप्रैल 2020 से विनिर्दिष्ट	टिप्पणी (vii)क) में परिवर्तन संशोधित प्रस्तावित एसओआर में शामिल किया गया है जिसे अनुबंध-5 के रूप में संलग्न किया गया है।



	करती है परंतु एमओपीटी को एसओआर के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने होंगे। प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.8 के अनुसार, अगला सूचकांकन 1 मई से होगा इसलिए उक्त टिप्पणी शोधित कर 1 अप्रैल 2020 की बजाय 1 मई 2020 की जाएगी।	
(ख).	टिप्पणी (vii) (घ): पत्तन ने यह कहते हुए मौजूदा टिप्पणी संशोधित करने का प्रस्ताव किया है कि सभी पत्तन प्रभार अनुमानन के आधार पर अग्रिम रूप में भुगतान किए जाएंगे। इसके अलावा, पत्तन ने यह भी कहा है कि कम भुगतान किए जाने की स्थिति में, यदि शेष भुगतान 10 दिनों के भीतर नहीं किया जाता है तो बिल दिए जाने के पहले दिन से ब्याज वसूल किया जाएगा। मौजूदा टिप्पणी में प्रस्तावित जोड़ना वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 5.5.2 के अनुसार नहीं है जोकि पत्तन के मौजूदा एसओआर सहित सभी महापत्तन न्यासों के एसओआर में एकसमान रूप से निर्धारित किया गया है। अतः पत्तन मौजूदा टिप्पणी को बनाये रखने पर विचार करे जोकि सभी महापत्तन न्यासों और बीओटी परिचालकों के लिए एकसमान रूप से निर्धारित की गई है।	टिप्पणी (vii)(घ) में परिवर्तन संशोधित प्रस्तावित एसओआर में शामिल किया गया है।
(ग).	मौजूदा टिप्पणी सं. (xi) विनिर्दिष्ट करती है कि उपयोक्ताओं को एमओपीटी पर आरोप्य उचित स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी करने की आवश्यकता नहीं होगी, को प्रस्तावित एसओआर में हटाने का प्रस्ताव किया है। चूंकि यह शर्त वर्किंग दिशानिर्देश 2018 के खंड 5.3 के अनुसार है और सभी महापत्तन न्यासों और बीओटी परिचालकों के लिए एकसमान रूप से निर्धारित की गई है, मौजूदा टिप्पणी को प्रस्तावित एसओआर में बनाये रखा जाए।	टिप्पणी पहले से (viii)(a) पर मौजूद है और (xi) पर दोहराया गया था और इसलिए हटाया गया है।
(iii).	1.1. अनुसूची पत्तन देयताएं:	
(क).	मौजूदा एसओआर कार्गो दुलाई करने वाले बाजों, बंकरों/जल बाजों के लिए रु. 6000/- वार्षिक, रु. 6000/- वार्षिक और आनंद नौकाओं के लिए रु. 10,000/- वार्षिक की दर से अलग-अलग पत्तन देयताएं निर्धारित करता है। पोतों की इन श्रेणियों के लिए पत्तन देयताओं के प्रस्तावित हटाये जाने के कारण और आधार स्पष्ट करें क्योंकि इसे प्रपत्र 5 में स्पष्ट नहीं किया गया है।	वर्तमान में, पत्तन के पास पत्तन जलमार्गों में चलने वाले बाजों को मॉनीटर करने के लिए कोई कार्यविधि नहीं है। यह भी पुष्टि की गई है कि एसओआर में मौजूदा दरों के माध्यम से राजस्व अर्जित नहीं किया गया है और इसलिए हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
(ख).	अनुसूची 1.1 पत्तन देयताएं के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं. (iv) (मौजूदा टिप्पणी (iv)) में, अंतिम वाक्य में एमओपीटी ने “वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड (डब्ल्यूआईएसएल)” शब्द को हटाने और इसके स्थान पर “पत्तन” शब्द रखने का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी मौजूदा टिप्पणी में प्रस्तावित संशोधन के लिए कारण और आधार स्पष्ट करें।	अनुसूची 1.1 पत्तन देयताएं के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं. (iv) में बदलाव वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड (डब्ल्यूआईएसएल) की पट्टा अवधि के अप्रैल 2018 से समाप्त होने से किया गया है।
(iv).	अनुसूची 1.2.2 – स्थानांतरण प्रभार	
(क).	वर्किंग दिशानिर्देश 2018 का खंड 10.9 पाइलटेज प्रभारों तथा स्थानांतरण प्रभारों की वसूली के लिए तीन जीआरटी स्लैब विनिर्दिष्ट करता है। मौजूदा एसओआर पोतों के जीआरटी के तीन स्लैबों में स्थानांतरण प्रभार निर्धारित करता है जोकि प्रशुल्क नीति, 2015 प्रचालन में लाने के लिए वर्किंग दिशानिर्देशों में निर्धारित समान प्रावधान के अनुसार पाया गया है। तथापि, प्रस्तावित एसओआर में, एमओपीटी ने अन्य मामलों में पाइलटेज शुल्क के 100 प्रतिशत पर ईस्ट ऑफ ब्रेकवॉटर के भीतर पोत के स्थानांतरण के मामले में पाइलटेज शुल्क के 50 प्रतिशत की दर से स्थानांतरण प्रभार प्रस्तावित किए हैं। वर्किंग दिशानिर्देशों के निर्धारण से विपथन के लिए कारण स्पष्ट नहीं हैं। पत्तन वर्किंग दिशानिर्देश 2018 के उक्त खंड में निर्धारित तीन जीआरटी स्लैबों में स्लैब वार स्थानांतरण प्रभार प्रस्तावित करने पर विचार कर सकता है।	यह सूचित किया गया है कि पत्तन ने वर्किंग दिशानिर्देशों के निर्धारण से विपथन नहीं किया है। प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभार अभी भी पाइलटेज के तत्संबंधी जीआरटी स्लैबों पर लागू प्रतिशतों के साथ स्लैब वार हैं। और अधिक स्पष्टता के लिए, निम्नलिखित शब्द 1.2.2 – स्थानांतरण प्रभार के अधीन शामिल किए गए हैं: “स्थानांतरण प्रभार पाइलटेज शुल्कों के तत्संबंधी जीआरटी स्लैबों के अनुसार लागू होंगे”।
(ख).	प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभार प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क के 50 प्रतिशत/100 प्रतिशत की दर से है। मौजूदा स्थानांतरण प्रभार पाइलटेज शुल्क का 15.32 प्रतिशत परिगणित होता है। प्रपत्र 3 दर्शाता है कि स्थानांतरण प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर (ईओबी) के लिए 306.19 प्रतिशत से	यह सूचित किया गया है कि स्थानांतरण परिचालन डब्ल्यूओबी में पाइलटेज परिचालनों के समकक्ष है क्योंकि इसमें टगों का आवागमन, मैनपावर तथा उनके स्टेशनों से डब्ल्यूओबी तक पाइलट शामिल है जोकि पोत के नौचालन आवागमन से समकक्ष है जिसके परिणामस्वरूप पाइलटेज परिचालनों की तरह समान

	307.95 प्रतिशत और वेस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर (डब्ल्यूओबी) के लिए 712.5 प्रतिशत से 715.91 प्रतिशत के बीच है। अत्यधिक वृद्धि प्रस्तावित जोकि पोत संबंधित प्रभारों में की गई मांग से 25 प्रतिशत अधिक है, करने के कारणों का औचित्य बतायें।	परिचालन लागत होगी।
(ग).	पोतों का स्थानांतरण पोत के बर्थ से बर्थ अथवा स्ट्रीम से बर्थ अथवा बर्थ से लंगरगाह अथवा विलोमतः आवागमन है। अनुसूची 1.2 के अधीन प्रस्तावित एसओआर टिप्पणी (i) के अनुसार, पाइलटेज शुल्क समेकित शुल्क है जिसमें 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों के स्थानांतरण और पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्मुखी और एक बहिर्मुखी संचलन शामिल है। स्थानांतरण तथा पाइलटेज की सेवाओं में उपर्युक्त अंतर के मददेनजर, पत्तन स्थानांतरण प्रभारों में प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि के लिए अपने प्रस्ताव का औचित्य बताये और इसे प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क के 50 प्रतिशत/100 प्रतिशत की दर से पाइलटेज शुल्क से जोड़े।	इस तथ्य के मददेनजर कि पाइलटेज शुल्क 2 संचलनों सहित समेकित शुल्क है, इसे प्रस्तावित एसओआर में स्थानांतरण प्रभार करने और पहले प्रस्तावित 50 प्रतिशत/100 प्रतिशत के विपरीत प्रस्तावित पाइलटेज शुल्कों के 25 प्रतिशत/50 प्रतिशत की दर से पाइलटेज शुल्कों से जोड़ें।
(घ).	प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभारों से कोई भी राजस्व ईओबी तथा डब्ल्यूओबी दोनों के लिए 30001-60000 जीआरटी और 60000 जीआरटी स्लैबों से अधिक आकार के पोत के लिए अनुमानित नहीं किया गया है। पत्तन यह पुष्टि करे कि इस प्रशुल्क मद से राजस्व अनुमानन पोतों पर आधारित आदेश में है जिन्होंने वर्ष 2017-18 में स्थानांतरण सुविधा प्राप्त की हो।	डब्ल्यूओबी और ईओबी दोनों के लिए 30001-60000 जीआरटी तथा 60000 जीआरटी से अधिक पोत आकार के स्लैबों के लिए राजस्व अनुमानन शामिल करने के लिए प्रपत्र-3 संशोधित किया गया है।
(ङ).	मौजूदा एसओआर एक टिप्पणी निर्धारित करता है कि स्ट्रीम से बर्थ अथवा बर्थ से स्ट्रीम अथवा बर्थों के बदलाव अथवा लंगरगाहों के लिए पृथक प्रभार प्रभार्य हैं। स्थानांतरण प्रभार स्थानांतरण के सभी कृत्यों पर प्रभार्य होंगे, जिसमें पाइलटेज के साथ जुड़े अंतर्मुखी तथा बहिर्मुखी आवागमन शामिल नहीं होंगे। इसे पाइलटेज शुल्क के साथ जोड़े जाने के लिए एमओपीटी के प्रस्ताव के आलोक में, पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित टिप्पणी अभी भी पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित एसओआर में निर्धारित करना जारी रखा गया है।	यह पुष्टि की गई है कि यह टिप्पणी पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित एसओआर में निर्धारित होना जारी है।
(v).	अनुसूची 1.5.2. टग किराया प्रभार	
(क).	मौजूदा एसओआर में, लॉच (सर्वेक्षण कार्य के लिए) किराये पर लेने के लिए प्रभार विविध कार्यों संबंधित प्रभारों के अधीन अनुसूची 4.2 के अधीन 8 घंटे अथवा उसका भाग की प्रति पाली के लिए रु. 1 लाख प्रति पाली निर्धारित किए गए हैं। उक्त दर में ईंधन और ल्यूबरिकेंट्स शामिल हैं। प्रस्तावित एसओआर में उसके विपरीत, पत्तन ने इस प्रविष्टि को विविध प्रभारों से हटा दिया है और इसे टग किराया प्रभारों के अधीन ला दिया है। प्रस्तावित दर सर्वेक्षण कार्य के लिए लॉच किराये पर लेने के लिए रु. 30000/- प्रति घंटा उसका भाग और लॉच किराया प्रभार के लिए रु. 25000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग है। यह 140 प्रतिशत वृद्धि परिगणित करता है यदि सर्वेक्षण कार्य के लिए लॉच किराये पर लेने की लेवी की इकाई में इस तरह की तुलना की जाती है। प्रस्तावित वृद्धि के लिए आधार जोकि पोत संबंधित प्रभारों में मांग की गई 25 प्रतिशत वृद्धि से अधिक है, इसे स्पष्ट करें।	दरों को अब रु. 25,000/- से कम करके रु. 15,000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग करने का प्रस्तावित किया गया है जोकि पत्तन उपयोगिताओं के अनुरोध के आधार पर पर 25 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि के विपरीत 20 प्रतिशत की वृद्धि है और इसके आधार पर राजस्व अनुमानन संशोधित किया गया है। यह सूचित किया गया है कि यदि सर्वेक्षण कार्य के लिए लॉच किराये पर ली जाती है तो अतिरिक्त सर्वेक्षण उपस्कर, मैनपावर तथा अन्य उपस्कर पत्तन द्वारा आपूर्ति किए जाते हैं।
(ख).	पत्तन ने स्पष्ट रूप से कहा है कि भले ही इसमें ईंधन तथा ल्यूबरिकेंट्स शामिल हो जैसा कि किसी विसंगति से बचने के लिए मौजूदा एसओआर में निर्धारित किए गए हैं।	यह सूचित किया गया है कि यह शीर्षक में प्रस्तावित एसओआर में पहले से मौजूद है, जिसमें कहा गया है, "दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (ईंधन तथा ल्यूबरिकेंट्स सहित)"।
(vi).	अनुसूची 2.1.3 लिक्विड कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार	
	पीओएल तथा पीओएल उत्पादों के लिए घाटशुल्क प्रभारों में उस समय की प्रचलित दर रु. 193/- प्रति टन को इस आधार पर रु. 500/- प्रति टन करने का प्रस्ताव है कि उनके पास वेतनों तथा पेंशन भुगतन की अदायगी के लिए भी निधियां नहीं हैं और यह पत्तन की वहनीय क्षमता के लिए है, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/39/2018-एमओपीटी दिनांक 31 जुलाई 2018 द्वारा अन्तर व्यवस्था को रोकने के रूप में पत्तन द्वारा प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की थी। उक्त आदेश के पैरा 12 (vi)(क) में यह बताया गया है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि पर तेल	पत्तन के समक्ष पेश आई स्थिति में सुधार नहीं हुआ है और वास्तव में स्थिति और अधिक खराब हुई है तथा इसलिए इसी दर को बनाये रखने का प्रस्ताव किया गया है। यदि स्थिति में सुधार होता है तो पत्तन रियायत देने पर विचार कर सकता है, क्योंकि ये अधिकतम दरें हैं।

	कम्पनियों द्वारा की गई आपत्तियों के मद्देनजर और यह कहते हुए कि इसे पाइपलाइन/रोड द्वारा परिवहन के वैकल्पिक प्रकार के लिए देखना होगा, पत्तन को सलाह दी गई थी कि 1 अप्रैल 2019 से देय एसओआर संशोधित करते समय, पत्तन पीओएल तथा पीओएल उत्पादों के लिए वर्धित घाटशुल्क दरों की समीक्षा कर सकता है क्योंकि यह कार्यवाही पत्तन द्वारा बताई गई व्यापक वित्तीय संकट की स्थिति पर काबू पाने के लिए अंतर व्यवस्था को रोकना मात्र है। तथापि, यह देखा गया है कि मौजूदा प्रस्ताव में, पत्तन ने रु. 500/- प्रति टन की दर बनाये रखने का प्रस्ताव किया है। पत्तन उक्त आदेश में कार्यवाही के दौरान तेल कम्पनियों द्वारा की गई आपत्तियों के मद्देनजर प्रस्तावित दर की समीक्षा करे।	
(vii).	अनुसूची 2.1.5 धूल निवारण लेवी (डीएसएल)	
(क).	मौजूदा एसओआर एमओपीटी बर्थों में प्रहस्तित कंटेनरों तथा लिक्विड कार्गो के सिवाय सभी तेल कार्गो पर 4 प्रति टन की दर से धूल निवारण लेवी निर्धारित करता है। उसक विपरीत, एमओपीटी ने रु. 8 प्रति टन की दर से शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए रु. 3 प्रति टन और कंटेनर के लिए रु. 3 प्रति टीईयू प्रस्तावित किया है। इस संबंध में, ब्रेक बल्क कार्गो तथा कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर की प्रासंगिकता स्पष्ट करें और क्या धूल निवारण सेवाएं इन कार्गो समूहों के लिए प्रदान की जाती हैं।	पत्तन की स्थिति पर्यावरण संबंधी मुद्दों के कारण ही खराब हुई है। इस संबंध में, पत्तन कई प्रदूषण नियंत्रण संबंधी कदम उठा रहा है जैसे सड़क सफाई मशीन, मिस्ट कैनन मशीन, ट्रक पहिया सफाई उपस्कर, प्रदूषण मॉनिटरिंग उपस्कर आदि, इनके लिए पत्तन पर अतिरिक्त लागत पड़ रही है। तथापि, उपाय की कुल लागत केवल प्रदूषणकारी कार्गो द्वारा वहन करना संभव नहीं होगा और इसलिए इसे सभी कार्गो से डीएसएल वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, अब प्रस्तावित दरें निम्नलिखित हैं:  शुल्क बल्क @ रु. 6 प्रति टन। ब्रेक बल्क @ रु. 2 प्रति टन मूरिंग डॉल्फिन पर उपर्युक्त प्रभारों का 50 प्रतिशत।
(ख).	प्रस्तावित प्रशुल्क पर, शुष्क बल्क के लिए धूल निवारण लेवी में वृद्धि 100 प्रतिशत परिगणित होती है। इस मद के लिए कार्गो संबंधित प्रभारों में मांग की गई 15 प्रतिशत वृद्धि के विपरीत इस मद के लिए दर में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बतायें।	जैसाकि ऊपर (क) में दिया गया है।
(ग).	मौजूदा टिप्पणी कि पीपीपी परिचालकों द्वारा प्रहस्तित कार्गो के अलावा सभी कार्गो पर लागू है, इसे बनाये रखने पर विचार किया जाए।	टिप्पणी में निम्नलिखित बदलाव करने का प्रस्ताव किया गया है: टिप्पणी: (i). डब्ल्यूओबी तथा पीपीपी बर्थों में प्रहस्तित कार्गो के लिए लागू नहीं है। (ii). मूरिंग डॉल्फिन में प्रहस्तित कार्गो के लिए डीएसएल 50 प्रतिशत की दर से वसूल किया जाएगा।
(viii).	अनुसूची 2.2.2 और 2.2.3 कंटेनर भंडारण प्रभार और अनुसूची 2.3 सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर एवं सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर कार्गो कार्गो संबंधित प्रभार:	
(क).	मौजूदा एसओआर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के अंदर अथवा बाहर भंडारणका कोई भेद किए बिना कंटेनर के लिए एकसमान भंडारण प्रभार निर्धारित करता है। बाह्य सीमाशुल्क बंध क्षेत्र और आंतरिक सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के लिए भंडारण प्रभारों की दो अलग-अलग अनुसूची प्रस्तावित करने का आधार और कारण स्पष्ट करें।	पत्तन के पास पत्तन सीमाओं के भीतर सीमित कार्गो भंडारण स्थान है। पत्तन सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर स्थान का अधिकतम उपयोग करना चाहता है और ज्यादा कार्गो आकर्षित करना चाहता है। इसलिए, पत्तन ने बाह्य सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के लिए पृथक दरों का प्रस्ताव किया है जोकि बहुत आकर्षक है।
(क).	बाह्य सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में आयात तथा निर्यात कंटेनरों के लिए मौजूदा 3 दिनों से 20 दिन तक कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि में वृद्धि प्रस्तावित करने और सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर आयात कंटेनरों के मामले में कंटेनर भंडारण के मामले में निःशुल्क अवधि को मौजूदा 3 दिनों से कम करके 1 दिन किए जाने के कारण स्पष्ट करें। पत्तन पुष्टि करे कि प्रपत्र 3 में दिया गया राजस्व अनुमान कंटेनरों से भंडारण प्रभार से अनुमानित राजस्व के अधीन निःशुल्क अवधि में प्रस्तावित संशोधन का प्रभाव लेता है।	उपर्युक्त बिंदु (क) के समान, सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर आयात कंटेनर के मामले में मौजूदा 3 दिनों में निःशुल्क अवधि बनाये रखने का प्रस्ताव किया गया है। सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर का पत्तन क्षेत्र आसानी से पहुंचनीय नहीं है और इसलिए प्रस्तावित दरें और निःशुल्क अवधि उदार हैं और इसलिए यह उम्मीद की गई है कि पत्तन क्षेत्र के भीतर कार्गो को सीमाशुल्क बंध क्षेत्र से बाहर आए जिससे उसी कार्गो के लिए पत्तन को कम राजस्व अर्जित होगा। यहां तक कि यदि कार्गो में वृद्धि की जाती है तो कुल राजस्व मौजूदा भंडारण से अर्जित मौजूदा राजस्व से ज्यादा बढ़ने की उम्मीद नहीं है। यह भी सूचित किया गया है कि यहां तक कि 2018 दिशानिर्देशों के अनुसार, 2017-18 के 26.90 मिलियन टन यातायात पर विचार किया गया है। 2018-19 के लिए यातायात 18 मिलियन से अधिक बढ़ने की उम्मीद नहीं है। तथापि, प्रपत्र 3 में राजस्व सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर

		वर्धित दरों पर विचार करते हुए अनुमानित किया गया है और यह 2017-18 के उच्चतर यातायात के लिए भी किया गया है।
(ग).	मौजूदा एसओआर में निर्धारित निःशुल्क अवधि शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क आयात कार्गो के लिए 3 दिन और ब्रेक बल्क निर्यात कार्गो के लिए 12 दिन और ब्रेक बल्क निर्यात के लिए 20 दिन है। उपर्युक्त के विपरीत, पत्तन ने सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर आयात तथा निर्यात कार्गो के लिए 30 दिनों की निःशुल्क अवधि और सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर 45 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया गया है। निःशुल्क अवधि में वृद्धि किए जाने के प्रस्ताव का आधार स्पष्ट करें।	जैसाकि ऊपर (ख) में दिया गया है।
(घ).	पत्तन के कवरिंग पत्र में भंडारण प्रभार में 15 प्रतिशत वृद्धि बताई गई है। प्रस्तावित प्रशुल्क पर, तथापि, सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर कंटेनर भंडारण प्रभारों में वृद्धि आयात कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि 3 दिनों से 1 दिन किए जाने की प्रस्तावित कटौती के अलावा 100 प्रतिशत परिगणित होता है और इसके प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा यथा उल्लिखित 15 प्रतिशत नहीं है। कार्गो भंडारण प्रभारों में वृद्धि शुष्क बल्क निर्यात के लिए 33 प्रतिशत से 100 प्रतिशत के बीच है, शुष्क बल्क आयात के लिए 25 प्रतिशत से 60 प्रतिशत है और ब्रेक बल्क आयात के लिए 7.14 प्रतिशत से 114 प्रतिशत है। पत्तन भंडारण प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि के बार में अपने प्रस्ताव के कवरिंग पत्र में इस बेमेल को स्पष्ट करें। 100 प्रतिशत वृद्धि जोकि कार्गो संबंधित प्रभारों में 15 प्रतिशत वृद्धि मांग से अधिक है, किए जाने के कारणों का भी औचित्य बताये।	कवरिंग पत्र में, यह स्पष्ट रूप से कहा गया है कि अलग-अलग कार्गो और स्लैब तथा ढांचे जहां कहीं जरूरी समझे गए वहां संशोधित किए गए हैं और वैसे भी उपर्युक्त वृद्धियों को वैश्विक रूप से लागू नहीं किया गया है। जैसाकि ऊपर (ख) में दिया गया है।
(ङ).	प्रपत्र 3 से यह देखा गया है कि विलंबशुल्क प्रभार से कोई भी राजस्व सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर प्रस्तावित विलंबशुल्क प्रभार, बोगडा क्षेत्र तथा ढके हुए क्षेत्र के लिए और शुष्क बल्क निर्यात कार्गो के लिए अनुसूची 2.3.1 द्वारा अनुमानित नहीं किया गया है। पत्तन विलंबशुल्क प्रभार से राजस्व अनुमान की जांच करे और प्रपत्र 3 में जरूरी शोधन करे।	सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर बोगडा क्षेत्र आसानी से पहुंचनीय नहीं है और इसलिए इस क्षेत्र में भंडारित किए जाने वाले कार्गो की मात्रा का अनुमान लगाना संभव नहीं है और इसलिए उपर्युक्त बिंदु (ख) भी देखें।
(ix).	अनुसूची 2.2.6 अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार:	
	पत्तन ने सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे टर्मिनलों के लिए सामान्य आदेश के रूप में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश सं. टीएमपी/46/2018-एमयूसी दिनांक 8 जून 2018 के आधार पर डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रदत्त की जाने वाली लॉजिस्टिक डाटा बैंक (एलडीबी) सेवा के लिए अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार (एमयूसी) के लिए महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे टर्मिनलों में प्रहस्तिता सभी कंटेनरों (सिवाय पोतांतरण तथा तटीय) पर रु. 145/- प्रति कंटेनर का अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार प्रस्तावित किया है। इस संबंध में यह कहना है कि अनुमोदित दर की वैधता 31 मार्च 2019 तक है। डीएमआईसीडीसी ने इसकी वैधता के बाद अनिवार्य उपयोक्ता प्रभारों के संशोधन के लिए प्रस्ताव हाल ही में दाखिल किया है जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है। डीएमआईसीडीसी मामले में जैसे और जब दर अनुमोदित की जाएगी उसे एमओपीटी पर भी लागू किया जाएगा।	कोई टिप्पणी नहीं।
(x).	अनुसूची 2.3.2.1 सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर भंडारण प्रभारों के लिए आयात कार्गो	
(क).	मौजूदा एसओआर आयात कार्गो के लिए 3 दिनों की निःशुल्क अवधि की विशिष्ट संख्या निर्धारित करता है। उसके विपरीत, प्रस्तावित एसओआर में, पत्तन ने एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत पूर्ण समय से शुरू होगी। निःशुल्क अवधि उस कार्गो के लिए विशिष्ट डिलीवरी दर द्वारा विभाजित पोत की विनिहित मात्रा के आधार पर निर्धारित, निकटतम दशमलव में पूर्णांकित या 30 दिन, जो भी कम हो, की जाएगी। इसका अर्थ कि प्रस्तावित निःशुल्क अवधि विशिष्ट नहीं है परंतु इसे 30 दिनों की निःशुल्क अवधि की अधिकतम सीमा के साथ डिलीवरी दर तथा पोत पूर्ण समय से जोड़ा गया है। सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर कार्गो भंडारण के लिए विशिष्ट निःशुल्क अवधि प्रस्तावित नहीं किए जाने के	यह परिवर्तन यह सुनिश्चित करने के लिए प्रस्तावित किया गया है कि कार्गो की एक छोटी मात्रा निःशुल्क अवधि की उस संख्या का आनंद नहीं ले सकती जो एक बड़ी संख्या के वाले कार्गो को मिलती है अर्थात मौजूदा एसओआर में, 5000 मी.ट. की मात्रा भी 50000 मी.ट. कार्गो को मिलने वाली निःशुल्क अवधि प्राप्त करेगी।

	कारण स्पष्ट नहीं हैं। पत्तन विशिष्ट निःशुल्क अवधि प्रस्तावित किए जाने पर विचार करे जैसाकि सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर स्टेक किए गए आयात कार्गो के लिए मौजूदा एसओआर में किया गया है।	
(ख).	मौजूदा एसओआर शुष्क बल्क कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के लिए 1500 से 2000 टन प्रतिदिन की डिलीवरी दर निर्धारित करता है। आयात शुष्क बल्क कार्गो के लिए कम की गई डिलीवरी दर 1000 टन प्रतिदिन प्रस्तावित किए जाने के कारण और आधार स्पष्ट करें। आयात ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 750 टन प्रतिदिन की प्रस्तावित डिलीवरी दर के लिए भी आधार भेजें।	अभी पत्तन परिचालनों के विरुद्ध स्थानीय समुदाय में बहुत ज्यादा प्रतिक्रिया देखी गई है, विशेषतः प्रदूषण तथा शहर से गुजरने वाले भारी वाहनों के आवागमन को लेकर। स्थानीय लोग कार्गो की दुलाई करने वाले वाहनों के आवागमन को प्रदूषण का कारण मान रहे हैं और भारी वाहनों के कारण शहर की सड़कों पर भीड़ का कारण मान रहे हैं। यह स्थानीय प्रशासन द्वारा अधिरोपित प्रतिदिन छह घंटों के प्रतिबंध के अलावा है। इससे कार्गो प्राप्ति और पत्तन से डिलीवरी में बहुत प्रभाव पड़ा है तथा परिणामस्वरूप कार्गो पर विलंबशुल्क अधिरोपित हुआ है। परिणामस्वरूप, पत्तन में प्रहस्तन की वर्धित लागत के परिणाम के अलावा, इससे कार्गो का विपथन भी हुआ है। इसके अलावा, यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक है कि मौजूदा से पहले एसओआर में, कार्गो की डिलीवरी दर कार्गो की तेजी से निकासी और खुले स्थान को सुनिश्चित करने के मद्देनजर बढ़ाई गई थी। तथापि, यह इस कारण से प्रति-उत्पादक साबित हुआ है कि गोवा में खराब औद्योगिक गतिविधि के कारण, बड़े ट्रकों (22/30 टन) की उपलब्धता धीमी डिलीवरी दर का प्रायः मुख्य कारण है।
(xi).	भंडारण और विलंबशुल्क प्रमारों के अधीन सामान्य टिप्पणी।	
	मौजूदा एसओआर तथा प्रस्तावित एसओआर यह टिप्पणी निर्धारित करता है कि कार्गो/कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब पत्तन अपने ऊपर आरोप्य कारणों से आयात/निर्यात कार्गो/कंटेनर की डिलीवरी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो। उसके अलावा, पत्तन ने यह कहते हुए नई सामान्य टिप्पणी सं. (viii) प्रस्तावित की है कि आयात तथा निर्यात कार्गो दोनों पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब पत्तन पत्तन द्वारा अनुरोध किए जाने के समय पत्तन किन्हीं कारणों से कार्गो की डिलीवरी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो। प्रस्तावित नई टिप्पणी शामिल किए जाने के कारण और पृष्ठभूमि कृपया स्पष्ट करें।	यह बिन्दु संख्या (vii) का अनावश्यक दोहराकरण है और इसे हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
(xii).	अनुसूची 2.4 कार्गो प्रहस्तन लेबर प्रभार:	
(क).	अनुसूची 2.4.1 (क) स्टीवडोरिंग प्रभार –	
	स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अधीन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क से संबंधित आदेश सं. टीएएमपी/67/2016-एमओपीटी में, जैसाकि उक्त आदेश के पैरा 12 (xv) में बताया गया है, पत्तन ने स्पष्ट किया था कि दरमानों के सामान्य संशोधन में निर्धारित दर इस प्राधिकरण द्वारा पत्तन द्वारा अपने ग्राहकों को सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए अनुमोदित की गई हैं। पत्तन जलयान क्रेन, सिग्नलरों, आदि के परिचालन के लिए सेवाएं जैसे गैंग, क्रेन परिचालक उपलब्ध करवाता है जिसके लिए दरें दरमानों के सामान्य संशोधन में विनिर्दिष्ट की गई हैं। एमओपीटी ने बताया है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क स्टीवडोरों द्वारा अपने ग्राहकों को सेवाएं जैसे निजी लेबर, उपस्कर आदि उपलब्ध करवाने के लिए वसूल की जाने वाली अधिकतम दरें हैं और जो पत्तन को स्टीवडोरों द्वारा भुगतान की जाने वाली दरों से अधिक है। एमओपीटी द्वारा लिये गए उपर्युक्त निर्णय के मद्देनजर, एसओआर के सामान्य संशोधन में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अनुसूची 2.4.1 (क) और (ख) को वर्तमान के लिए बनाये रखने की अनुमति दी गई थी और पत्तन को सलाह दी गई थी कि इन मदों की समीक्षा करे और दो महीनों के भीतर उपयुक्त प्रस्ताव लेकर आये। तथापि, पत्तन इस संबंध में कोई प्रस्ताव लेकर नहीं आया था। एसओआर के सामान्य संशोधन के मौजूदा प्रस्ताव में, पत्तन ने स्टीवडोरिंग प्रमारों के लिए प्रशुल्क को जारी रखने का प्रस्ताव किया है परंतु मौजूदा एसओआर के 2.4.1 (ख) में निर्धारित तट परिचालनों के लिए दरों की अनुसूची हटा दी थी। पत्तन से अनुरोध है कि मौजूदा एसओआर में प्रस्तावित स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए दर के साथ-साथ आदेश दिनांक 14 नवंबर 2017 में स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के अधीन शामिल के संदर्भ	अपफ्रंट स्टीवडोरिंग नीति प्रमारों पर अधिकतम सीमा की वसूली परिकल्पित करती है कि स्टीवडोर ग्राहकों से वसूली कर सकता है जिसमें जलयान के गियरों का परिचालन करने के लिए परिचालकों तथा सिग्नलरों की आपूर्ति करने के लिए पत्तन द्वारा वसूल किए गए पत्तन स्टीवडोरिंग प्रभार शामिल हैं। पत्तन के एसओआर के स्टीवडोरिंग प्रमारों के अधीन निर्धारित दर पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई मैनपावर सेवाओं के लिए वसूल किए गए प्रमारों तक सीमित है। इसलिए, यह पुष्टि की गई है कि एसओआर में सुविचारित लागत तत्वों की दोगुनी गिनती नहीं है। यह स्पष्ट किया गया है कि अन्य महापत्तनों की तरह, एमओपीटी कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए किसी तट गैक की आपूर्ति नहीं करता है। इसलिए, मौजूदा एसओआर में निर्धारित तट परिचालनों के लिए दरों की अनुसूची हटा दी गई है क्योंकि पत्तन द्वारा कोई भी तट परिचालन सेवाएं उपलब्ध नहीं करवाई जाती हैं।

	में दी गई सेवाओं की प्रकृति स्पष्ट करें और पुष्टि करें कि एसओआर के सामान्य संशोधन में प्रस्तावित स्टीवडोरिंग दर में सुविचारित लागत तत्वों और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अधीन नवम्बर 2017 आदेश के लिए निर्धारित स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क की संख्या दोगुनी नहीं है।	
(ख).	मौजूदा एसओआर अनुसूची 2.4.1 (क) के अधीन औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति पाली से जुड़ी प्रत्येक कार्गो मद के लिए तीन स्लैबों में स्टीवडोरिंग प्रभार निर्धारित करता है। तथापि, प्रस्तावित एसओआर में, पत्तन ने आउटपुट कार्यनिष्पादन से जोड़े बिना एकसमान स्टीवडोरिंग प्रभारों का प्रस्ताव किया है। आउटपुट कार्यनिष्पादन से जुड़े प्रशुल्क की मौजूदा प्रणाली के साथ ऐसा करने के कारण स्पष्ट करें। तीन स्लैब दरों के स्थान पर एकल स्लैब के युक्तिसंगत प्रशुल्क के लिए आधार भी स्पष्ट करें।	यह सूचित किया गया है कि पिछले एसओआर में, कार्गो प्रहस्तन, कार्गो प्रभाग (सीएचएलडी) परिचालनों के लिए दरें वर्धित उत्पादकता के लिए अवरोही क्रम में थीं। सीएचएलडी परिचालनों में पत्तन के क्रेन परिचालक, जलयान के गियर का परिचालन करना, जिसका अर्थ है वर्धित उत्पादकता पत्तन के लेखा पर होगी, शामिल है। तथापि, जब सीएचएलडी परिचालक घाट पर कार्गो को उतारते हैं, तेजी से निकासी स्टीवडोरों की जिम्मेदारी होती है जिसमें पर्याप्त उपस्कर, मशीनरी तथा मैनपावर उपलब्ध करवाना शामिल है, जो स्टीवडोरों की कुशलता दर्शाता है। इस परस्पर-विरोधी हित के कारण, स्लैबों से दूरी बनाने तथा प्रति टन एकल दर व्यवस्थित करने का प्रस्ताव किया गया है। एनएमपीटी में भी अपने परिचालनों के लिए एक से अधिक स्लैबों के बजाय एक दर प्रति टन दर है। पत्तन ने उच्चतम स्लैब की दर के साथ सीएचएलडी एक स्लैब का प्रस्ताव किया था, जिसपर पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा आपत्ति उठाई गई थी और अब इसे संशोधित कर 2017-18 की भारत औसत दर पर एकल स्लैब करने का प्रस्ताव किया गया है और तदनुसार प्रपत्र 3 संशोधित किया गया है। भारत औसत दर गणना का आधार अनुबद्ध-6 रूप में संलग्न किया गया है।  [कार्गो प्रकार – सभी कार्गो जम्बो बैगों में। प्रस्तावित दर प्रति टन – रु. 103.50 – रु. 75 दो स्थितियों में और रु. 95 6 स्थितियों में। भारत औसत = $2 \times 75 + 95 \times 6 / 8 =$ रु. 90 प्रति टन। सीआरसी में प्रस्तावित वृद्धि – 15 प्रतिशत प्रस्तावित वृद्धि दर = $90 \times 115 / 100 =$ रु. 103.50 प्रति टन विदेशी कार्गो के लिए और रु. 62.10 प्रति टन तटीय कार्गो के लिए।
(xiii).	अनुसूची 2.5 इलैक्ट्रॉनिक डाटा इंटरचेंज प्रभार (ईडीआईसी):	
(क).	मौजूदा एसओआर विभिन्न प्रकार के दस्तावेजों जैसे पोत संबंधित, कार्गो संबंधित, कंटेनर संबंधित दस्तावेज आदि के लिए ईडीआईसी के लिए पृथक दरें निर्धारित करता है। प्रस्तावित एसओआर में, पत्तन ने न्यूनतम रु. 100/- और अधिकतम रु. 5000/- के अधीन सेवा राशि के 1 प्रतिशत की दर से ईडीआईसी का प्रस्ताव किया है। “सेवा राशि” शब्द स्पष्ट करें क्योंकि प्रस्तावित एसओआर में ऐसी कोई मद नहीं है।	सेवा राशि किन्हीं करों के अलावा बिल राशि है।
(ख).	इस प्रशुल्क मद को “सेवा राशि” के प्रतिशत के रूप में जोड़े जाने के कारण स्पष्ट करें और पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई ईडीआईसी की सेवा के संदर्भ का औचित्य बतायें।	यह पत्तन के ध्यान में लाया गया था कि कई मामलों में, ईडीआई प्रभार बिल राशि से अधिक थे। इसलिए, ईडीआई प्रभारों को न्यूनतम तथा अधिकतम सीमा के साथ सेवा राशि के प्रतिशत रूप में जोड़ने का प्रस्ताव किया गया था।
(xiv).	अनुसूची 2.6.1 मोबाइल हारबर क्रेन:	
(क).	मौजूदा एसओआर में, कार्गो वार प्रशुल्क निर्धारित किया गया है और गियररहित पोतों के लिए एचएमसी द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए टनों में औसत दैनिक कार्यनिष्पादन से जोड़ा गया है। मौजूदा एसओआर में निर्धारित दर कार्यनिष्पादन स्लैबों में वृद्धि के साथ उच्चतर दर निर्धारित करते हुए कुशलता प्रदान करता है। उसके विपरीत, मसौदा प्रस्तावित एसओआर में, पत्तन ने औसत दैनिक कार्यनिष्पादन से जुड़े स्लैब वार प्रशुल्क से दूरी का प्रस्ताव किया था। प्रशुल्क की मौजूदा प्रणाली से उक्त संशोधन के कारण स्पष्ट करें।	मौजूदा एसओआर में, दो श्रेणियां अर्थात् जलयान के गियर के साथ हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) गणना और अन्य वर्धित उत्पादकता के लिए क्रमशः अवरोही तथा आरोही क्रम में दरों के साथ गियररहित पोत हैं। इसलिए, पृथक श्रेणी के साथ जाने का प्रस्ताव किया गया है और एकल स्लैब के साथ केवल एक श्रेणी रखने का प्रस्ताव किया गया है। ऐसा किया गया है क्योंकि एचएमसी सामान्यतः जलयान गियरों के साथ टैंडम में परिचालन करता है। पत्तन उपयोक्ता पत्तन की एचएमसी सेवा के अनिच्छुक हैं और कार्गो को जलयान के गियरों की तरफ विपथित करने की कोशिश कर रहे हैं। स्लैबों के कारण, पत्तन एचएमसी की परिचालन लागत भी वसूल करने में समर्थ नहीं है। एचएमसी की जलयान गियर की तुलना में उच्चतर क्षमता होती है, वर्धित उत्पादकता के साथ अवरोही क्रम में दरों के साथ, इसलिए कम से कम अपने परिचालनों की लागत पूरी करने के लिए एचएमसी के लिए केवल एक स्लैब का प्रस्ताव किया है।

(ख).	यह देखा गया है कि औसत दैनिक कार्यनिष्पादन से जुड़ी शुष्क बल्क कार्गो की छह श्रेणियों के लिए निर्धारित पृथक दर के प्रति, पत्तन ने शुष्क बल्क कार्गो की दो श्रेणियों के लिए दर युक्तिसंगत बनाई है और प्रस्तावित की है। औसत दैनिक कार्यनिष्पादन से जुड़े मौजूदा एसओआर में विभिन्न शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क के लिए स्लैब वार दर के प्रति प्रस्तावित युक्तिसंगत दर निर्धारित करने का आधार स्पष्ट करें।	प्रथमतः, सभी प्रकार के कोयला/स्लैग तथा कोक के लिए स्लैब इस कारण से हटाये गए हैं कि माननीय मुंबई उच्च न्यायालय के निदेश के मद्देनजर, गोवा में, बर्थ सं. 10 और 11 में कोयला तथा कोक का प्रहस्तन नहीं किया जा सकता। द्वितीयतः, शेष कार्गो के लिए स्लैबों का युक्तिकरण प्रकृति तथा प्रहस्तन कार्यपद्धति अर्थात् एक शुष्क बल्क ग्रेनुलर लम्पी रूप तथा अन्य शक्तियुक्त फाइन पर आधारित है। इसका उद्देश्य एक से अधिक स्लैबों तथा विवरण से पैदा होने वाली निर्वर्चन संबंधी की किसी गुंजाइश को कम करने और समान प्रकृति के कार्गो की दरों में एकसमानता लाने के लिए है।
(xv).	अनुसूची 2.6.2 मोबाइल हारबर क्रेन (एचएमसी) द्वारा कंटेनर प्रहस्तन:  मौजूदा एसओआर एमएससी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों को शासित करने वाली शर्तें (i) से (vii) निर्धारित करता है। प्रस्तावित एसओआर में, पत्तन ने मौजूदा टिप्पणी सं. (i), (ii), (iii) और (vi) से (vii) को हटाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन के प्रस्ताव में मौजूदा शर्तों को हटाने के कोई कारण स्पष्ट नहीं किए गए हैं। मौजूदा शर्तें प्रासंगिक दिखाई देती हैं और इसलिए पत्तन इन्हें बनाये रखने पर विचार करे और इन शर्तों में अधिकांश अन्य महापत्तन न्यासों में एचएमसी परिचालनों के लिए निर्धारित की गई हैं।	चूंकि पत्तन ने उत्पादकता आधारित एक से अधिक स्लैबों के स्थान पर एकल स्लैब का प्रस्ताव किया है, इसलिए टिप्पणियां (i) से (iii) से (vii) प्रासंगिक नहीं हैं। टिप्पणी (vii) के संबंध में, इसे कार्यान्वित नहीं किया जा सकता क्योंकि पत्तन और क्रेन परिचालकों के बीच करार की अनुबंधन एवं शर्तें प्रचलित हैं। टिप्पणियां (i) से (vii) मौजूदा एसओआर में 2.7 विविध कार्गो संबंधित प्रभारों के अधीन सामान्य टिप्पणियां हैं। मौजूदा एसओआर में, लागू प्रभार मोबाइल हारबर क्रेन के माध्यम से कार्गो का प्रहस्तन करने के समय अर्जित औसत दैनिक कार्यनिष्पादन (टनों में) के स्लैबों पर आधारित थे। तथापि, संशोधित एसओआर में, टिप्पणियां (i) से (iii) और (vii) प्रासंगिक नहीं हैं क्योंकि यहां केवल एकल स्लैब दरें हैं, लागू कार्गो की श्रेणी पर आधारित है। टिप्पणी सं. (vi) मौजूदा एसओआर के लागू किए जाने के दौरान से लागू नहीं हैं, मोबाइल हारबर क्रेन का परिचालन सांविदिक दायित्वों द्वारा बंधित था और अब उक्त मोबाइल हारबर क्रेन पत्तन कर्मचारियों द्वारा परिचालित की जा रही है।
(xvi).	अनुसूची 4.1 उपस्कर तथा मशीनरी किराये पर लेना:  पांच नई मदों नामतः ईओटी क्रेन 8 टन, ईओटी क्रेन 12 टन, ईओटी क्रेन 18 टन, लोको इंजिन पिट प्रभार और बोलाड पुल टेस्ट के लिए प्रस्तावित दरों का आधार स्पष्ट करें। प्रस्तावित मदों से राजस्व का प्रपत्र-3 में अनुमान लगाएं और ये प्रविष्टियां यहां नहीं पाई गई हैं।	कई ऐसी घटनाएं हैं जहां इन उपस्कर की आवश्यकता थी। इसलिए, इन्हें अब परिचालनों की अपनी लागत वसूल करने के लिए एसओआर में लाया गया है। यह सूचित किया गया है कि पत्तन ने 2017-18 में इन उपयुक्त सेवाओं में से कोई भी सेवा प्रदान नहीं की थी।
(xvii).	अनुसूची 4.2 विविध प्रभार:  (क). विविध प्रभारों की नई अनुसूची के अधीन (i). पक्षों द्वारा निकर्षित सामग्री की डम्पिंग, (ii). एक मानक लैंथ ऑयल बूम (मैनपावर तथा फ्लोटिला लागत आदि अतिरिक्त) और (iii) स्किमर/कोई ओपीआरसी उपस्कर (मैनपावर तथा फ्लोटिला लागत, आदि अतिरिक्त) के लिए प्रस्तावित प्रभार शामिल किए जाने का आधार और कारण स्पष्ट करें। उपर्युक्त मद सं. (ii) और (iii) के लिए पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं की प्रकृति स्पष्ट करे और पुष्टि करे कि वे एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 48/49 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं की सूची के अधीन आते हैं।	पक्षों द्वारा निकर्षण सामग्री की डम्पिंग: डम्पिंग क्षेत्र एमओपीटी के न्यायाधिकार में आता है और सांविधिक प्राधिकरण होने के नाते एमओपीटी को संरक्षणता बनाये रखनी होगी। एमओपीटी को इसके रखरखाव, अर्थात् डम्पिंग मैदान सहित पत्तन क्षेत्र का सर्वेक्षण पर धनराशि खर्च करनी होगी और निकर्षण गतिविधियों के पहले या बाद क्योंकि यह उस क्षेत्र के करीब पड़ता है जहां गहरे डुबाव वाले जलयान कार्गो परिचालनों के लिए लंगर डालते हैं। 1 स्टैंडर्ड लैंथ ऑयल बूम और (iii) स्किमर/कोई ओपीआरसी उपस्कर: पत्तन नेशनल ऑयल स्पिल डिजास्टर कंटीजेंसी प्लान (एनओएसडीसीपी) के अनुसार तेल प्रदूषण नियंत्रण उपस्कर व्यवस्थित करता है, जिसके लिए पत्तन को अपनी परिचालन लागत वहन करनी पड़ती है और इन जरूरतों को उपयोक्ताओं से वसूल करने की जरूरत पड़ती है क्योंकि यह व्यय एसओआर के किन्हीं अन्य शीर्षों के अधीन वसूल नहीं किए जा रहे हैं। उपर्युक्त मद सं. (ii) और (iii) के लिए पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं की प्रकृति में इकट्ठा किए गए प्रदूषकों के सही प्रकार से निपटान सहित साइट पर वास्तविक परिचालनों तथा उपस्करों के मोबिलाइजेशन शामिल हैं। ये उपस्कर एनओएसडीसीपी की अपेक्षाओं के अनुसार पत्तन द्वारा खरीदे गए हैं, इसलिए एसओआर में इन प्रभारों को शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है, क्योंकि ये सेवाएं पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई जाती हैं।
(ख).	मद सं. (ii) और (iii) के लिए यह कहा गया है कि यह सेवा मैनपावर तथा फ्लोटिला लागत, आदि के अलावा है। उसके अलावा अनुसूची 4.2 के अधीन, यह टिप्पणी प्रस्तावित की गई है कि मैनपावर तथा उपभोज्य लागतें वास्तविक आधार पर अतिरिक्त देय होंगी। इनमें बेमेल दिखता है और इस संबंध में विरोधाभास दिखाई देता है। पत्तन किसी विसंगति से बचने के लिए इसकी जांच करे और जरूरी शोधन करे।	मद सं. (ii) और (iii) के लिए दरें जानबूझकर मैनपावर तथा फ्लोटिला लागत के अलावा रखी गई हैं, क्योंकि मैनपावर लागत अलग-अलग कर्मचारी पर निर्भर करते हुए मूल तथा डीए में बदलाव के कारण समय के साथ भिन्न-भिन्न होता है। तथापि, यह स्पष्ट करने के लिए टिप्पणी शामिल की गई है कि मैनपावर तथा उपभोज्य लागत वास्तविकता के आधार पर अतिरिक्त देय होगी जिन्हें एसओआर में नहीं लाया जा सकता। तथापि, फ्लोटिला प्रभार एसओआर दरों के अनुसार होंगे और इसलिए कोई विरोधाभास नहीं है।

(xviii).	अनुसूची 4.3 पत्तन में पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के परिचालन के लिए प्रभार:																						
	मौजूदा एसओआर और प्रस्तावित एसओआर में प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए 30 टन के पोतवणिक और 32 टन की फ्लोटिंग क्रेन के लिए प्रशुल्क शामिल हैं। प्रस्तावित दर प्रति टन आधार पर है। प्रस्तावित एसओआर में, उपर्युक्त मद के लिए मांगे गए प्रशुल्क के अलावा, पत्तन ने वार्षिक आधार पर एकमुश्त दर का प्रस्ताव करते हुए पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए नई प्रशुल्क अनुसूची 4.3 का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित अनुसूची शामिल किए जाने के कारण स्पष्ट करें। प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई जाने वाली पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन की सेवाओं के लिए प्रस्तावित दर के बराबर प्रति टन दर प्रस्तावित नहीं किए जाने के लिए भी कारण स्पष्ट करें।	यह सूचित किया गया है कि पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेनों का परिचालन करने के लिए वार्षिक प्रभार शुरू किए गए थे क्योंकि पत्तन प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देना चाहता था और कई सेवा प्रदाताओं के निःशुल्क प्रवेश की सुविधाएं देना चाहता था ताकि प्रतिस्पर्धा से सेवा लागत कम हो और ट्रेड के लिए लाभकारी हो। यह भी सूचित किया गया है कि प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देना और एकाधिकार को समाप्त करना मंत्रालय की नीति है, इसलिए, ये बदलाव किए गए हैं। यह भी स्पष्ट किया गया है कि ये प्रभार पत्तन द्वारा बनाये रखे जाने वाले वार्षिक लाइसेंस शुल्क के समकक्ष हैं जबकि अनुसूची 4.4 के अधीन प्रभार प्रति टन अधिकतम दरें हैं, यह भी सूचित किया गया है कि प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देना और किसी एकाधिकार से बचाव मंत्रालय की नीति है, इसलिए ये प्रभार शामिल किए गए हैं। यह भी स्पष्ट किया गया है कि ये प्रभार पत्तन द्वारा बनाये रखी जाने वाली वार्षिक लाइसेंस शुल्क के समकक्ष हैं जबकि अनुसूची 4.4 के अधीन प्रभार प्रति टन अधिकतम दरें हैं, जिन्हें पोतवणिक परिचालक अपने ग्राहकों से वसूल कर सकते हैं।																					
5.																							
(i).	प्रस्तावित एसओआर में राजस्व अनुमानन से यह देखा गया है कि पत्तन ने निम्नलिखित कार्गो मदों की प्रशुल्क दरों में कटौती का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी निम्नलिखित के लिए प्रशुल्क में कटौती प्रस्तावित करने के आधार और कारण बताये:																						
(क).	अनुसूची 2.3.1.2 ब्रेक बल्क कार्गो निर्यात के लिए विलंबशुल्क प्रभार	पत्तन ने एमओपीटी पत्तन में और अधिक कार्गो आकर्षित करने के लिए कुछ कार्गो मदों की प्रशुल्क मदों में कटौती का प्रस्ताव किया है।																					
(ख).	अनुसूची 2.7.1 जलयान गियरों के साथ हारबर मोबाइल क्रेन वर्किंग – शुष्क बल्क कार्गो श्रेणी –																						
(i).	लौह अयस्क फाइन्स/लम्पी/पेलेट्स/बाक्साइट/ चूनापत्थर, जिप्सम																						
(ii).	मैगनीज/सीमेंट/क्लंकर/निकेल/बेन्टोनाइट/पिग आयरन																						
(iii).	कोयला/स्लैग																						
(iv).	सभी प्रकार के कोक																						
(ग).	अनुसूची 2.7.2. गियररहित पोत के लिए मोबाइल हारबर क्रेन – शुष्क बल्क कार्गो श्रेणी –																						
(i).	लौह अयस्क फाइन्स/लम्पी/पेलेट्स/बाक्साइट/ चूनापत्थर, जिप्सम																						
(ii).	मैगनीज/सीमेंट/क्लंकर/निकेल/बेन्टोनाइट/पिग आयरन																						
(iii).	कोयला/स्लैग																						
(iv).	सभी प्रकार के कोक																						
(ii).	एमओपीटी पुष्टि करे कि उपर्युक्त प्रशुल्क मदों में प्रस्तावित कटौती अलग-अलग आयातक/निर्यातक के संदर्भ के बिना सामान्य उपयोक्ता सेवाओं से संबंधित है।	यह पुष्टि की गई है कि उपर्युक्त मदों में प्रस्तावित कटौती सामान्य उपयोक्ता सेवा से संबंधित है और अलग-अलग आयातक/निर्यातक के संदर्भ में नहीं है।																					
6.	कार्यनिष्पादन मानक:																						
(i).	पत्तन वर्ष 2017-18 में अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन पैरामीटरों के संदर्भ में कार्गो संबंधित सेवा और पोत संबंधित सेवाओं के लिए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों का आधार भेजे।	संशोधित कार्यनिष्पादन मानक पिछले तीन वर्षों के वास्तविक कार्यनिष्पादन की औसत हैं, संशोधित कार्यनिष्पादन मानक संशोधित एसओआर के साथ संलग्न किए गए हैं। संशोधित कार्यनिष्पादन मानकों की गणना नीचे दी गई है:-																					
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>कार्यनिष्पादन पैरामीटर</th><th>कार्यनिष्पादन मानक</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>कार्गो संबंधित सेवाएं</td><td></td></tr> <tr> <td>(क)</td><td>प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(i). शुष्क बल्क कार्गो</td><td>6000</td></tr> <tr> <td></td><td>(ii). ब्रेक बल्क कार्गो</td><td>4200</td></tr> <tr> <td></td><td>(iii). लिक्विड बल्क कार्गो</td><td>7000</td></tr> <tr> <td>(ख)</td><td>कटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)</td><td>12</td></tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	कार्यनिष्पादन पैरामीटर	कार्यनिष्पादन मानक	1	कार्गो संबंधित सेवाएं		(क)	प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)			(i). शुष्क बल्क कार्गो	6000		(ii). ब्रेक बल्क कार्गो	4200		(iii). लिक्विड बल्क कार्गो	7000	(ख)	कटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	12
क्र.सं.	कार्यनिष्पादन पैरामीटर	कार्यनिष्पादन मानक																					
1	कार्गो संबंधित सेवाएं																						
(क)	प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)																						
	(i). शुष्क बल्क कार्गो	6000																					
	(ii). ब्रेक बल्क कार्गो	4200																					
	(iii). लिक्विड बल्क कार्गो	7000																					
(ख)	कटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	12																					



			<table><tr><td>2.</td><td>पोत संबंधित सेवाएं</td><td></td></tr><tr><td>(क)</td><td>पोतों का औसत वापसी समय (दिनों में)</td><td>3.60</td></tr><tr><td>(ख)</td><td>पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में) (पत्तन का लेखा)</td><td>0.32</td></tr></table>	2.	पोत संबंधित सेवाएं		(क)	पोतों का औसत वापसी समय (दिनों में)	3.60	(ख)	पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में) (पत्तन का लेखा)	0.32	
2.	पोत संबंधित सेवाएं												
(क)	पोतों का औसत वापसी समय (दिनों में)	3.60											
(ख)	पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में) (पत्तन का लेखा)	0.32											
7.	एमओपीटी ने बताया है कि उसने प्रस्तावित एसओआर पर चर्चा करने के लिए एमओपीटी में 13 फरवरी 2019 को सभी पत्तन उपयोक्ताओं के साथ एक बैठक आयोजित की थी। पत्तन हमारे रिकॉर्डों के लिए उक्त बैठक के कार्यवृत्त, यदि कोई हों, भेजे।	एमओपीटी ने 13-02-2019 को सभी पत्तन उपयोक्ताओं के साथ एमओपीटी बोर्ड कांफ्रेंस रूम में बैठक आयोजित की थी और बैठक के कार्यवृत्त ईमेल दिनांक 21-02-2019 द्वारा एमओपीटी को अग्रेषित किए गए हैं जिनके बारे में पूर्ववर्ती अनुच्छेद में बताया गया था।											

8.2. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 मार्च 2019 द्वारा एआरआर (प्रपत्र सं. 1) को संशोधित किया था, संशोधित मसौदा दरमान में थोड़ा संशोधन भी किया था और प्रस्तावित दर पर राजस्व का अनुमान संशोधित किया था। प्रपत्र-3 में राजस्व अनुमान संशोधित किए गए हैं।

(i). एमओपीटी द्वारा प्रेषित परिवर्तित/संशोधित एआरआर की सार स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2018 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन				
रु. लाखों में				
क्र.सं.	विवरण	वाई1 (2015-16)	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	19252.05	21489.82	21367.58
(ii).	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय	4670.56	5308.38	6016.07
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	10916.19	14232.51	17624.23
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	34838.80	41030.71	45007.88
(2)	घटायें समायोजन:			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	805.44	895.67	1132.00
	(ख) आबटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	195.40	221.25	318.71
	(ग) आबटित वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	367.53	475.69	728.56
	उपजोड़ 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]	1368.37	1592.61	2179.27
(ii).	ऋणों पर ब्याज	155.60	135.00	556.63
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया राशियां, पेंशन/उपदान की बकाया राशियां, अनुग्रह भुगतान की बकाया राशियां, आदि का 2/3 (प्रत्येक मद सूचीबद्ध करें।)			
	(क) सेवानिवृत्ति उपदान (एसवीआरएस)	0.00	0.00	0.00
	(ख) अनुग्रह भुगतान (एसवीआरएस)	0.00	0.00	1953.88
	उपजोड़ 2(iii)=[(क)+(ख)+(ग)]	0.00	0.00	1953.88
(iv).	अधिवर्षिता निधियां जैसे पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी नकदीकरण में अंशदान का 2/3	980.57	3062.63	1649.34
(v).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	0.00	0.00	638.46

(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के कॉलम 2.10 के अधीन शासित समीपवर्ती बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय			
	(क) परिचालन व्यय			
	(ख) मूल्यहास			
	(ग) आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय			
	(घ) आबंटित वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)			
	उपजोड़ 2(vii)=[(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	0.00	0.00	0.00
	जोड़ 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)	2504.54	4790.24	6977.58
(3)	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1 - 2)	32334.26	36240.47	38030.30
(4)	क्र.सं. 3 के औसत व्यय 3 = [वार्ड1 + वार्ड2 + वार्ड3] / 3 + [ 2(iii) / 3 ]			36186.30
(5)	नियोजित पूंजी			
	(i) 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			44001.22
	(ii) जोड़ें: 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			10581.88
	(iii) घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 के अनुसार संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			2509.20
	(iv) घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य।			0.00
	(v) घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के कॉलम 2.10 के अधीन समीपवर्ती बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने वाले प्रासंगिक लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 के अनुसार अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।			0.00
	(vi) जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के कॉलम 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी			
	(क) वस्तुसूची			155.35
	(ख) विविध देनदार			1102.68
	(ग) रोकड़			3585.46
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का जोड़			4843.49
	(vii) नियोजित कुल पूंजी			56917.39
	[(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(घ)]			
(6)	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ			9106.78
(7)	31.03.2018 के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]			45293.08
(8)	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 3.45% (7*1.0345)			46855.69
(9)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			46855.69

(10)	उपर्युक्त क्र.सं. 10 में अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर में राजस्व अनुमानन।		35973.40
------	---	--	----------

(ii). एमओपीटी ने मौजूदा प्रशुल्क के लिए राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना एवं 2017-18 के वास्तविक यातायात के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधित प्रपत्र सं. 3 में दिया है। उक्त प्रपत्र के अनुसार, कार्गो, पोत, विविध प्रभारों से प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमानित कुल राजस्व रु. 35973.40 लाख है जबकि इसके विपरीत इसके मूल प्रस्ताव दिनांक 19 जनवरी 2019 में प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमानित राजस्व रु. 35872.46 लाख था।

(iii). प्रपत्र-6 में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित कार्यनिष्पादन मानक नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन पैरामीटर	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक
(1).	कार्गो संबंधित सेवाएं	
(क).	प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)	
	(i). शुष्क बल्क कार्गो	6,000
	(ii). ब्रेक बल्क कार्गो	4,200
	(iii). लिक्विड बल्क कार्गो	7,000
(ख).	कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	12
(2).	पोत संबंधित सेवाएं	
(क).	पोतों का औसत वापसी समय (दिनों में)	3.60
(ख).	पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में) (पल्लन का लेखा)	0.32

8.3. एमओपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 19 जनवरी 2019 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 मार्च 2019 में यथा प्रस्तावित सूचकांकित एआरआर में परिवर्तन के मुख्य कारण निम्नलिखित हैं:

- (i). एमओपीटी ने अधिवर्षिता निधियों जैसे उपदान तथा छुट्टी नकदीकरण में अंशदान के 2/3 पर विचार किया है जिसपर एमओपीटी द्वारा वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए प्रपत्र-1 में विचार नहीं किया गया था।
- (ii). एमओपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा 30 जनवरी 2019 को अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 के साथ संलग्न प्रपत्र-1 के नीचे टिप्पणी 2(ii) के आधार पर प्रपत्र-1 में औसत व्यय संशोधित किया है।

9. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 22 फरवरी 2019 को एमओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन किए थे।

10. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 07 मार्च 2019 द्वारा संयुक्त सुनवाई कार्यवाहियों से उठे निम्नलिखित बिंदुओं पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया था:

- (i). संयुक्त सुनवाई में, इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल), बीपीसीएल और एचपीसीएल ने अपने संयुक्त लिखित निवेदन दिनांक 22 फरवरी 2019 भेजे थे। आईओसीएल, बीपीसीएल तथा एचपीसीएल द्वारा दिए गए संयुक्त लिखित निवेदनों की प्रति एमओपीटी को अग्रप्रेषित की गई थी। एमओपीटी ने आईओसीएल, बीपीसीएल और एचपीसीएल द्वारा किए गए संयुक्त लिखित निवेदनों पर अपनी टिप्पणियां 15 मार्च 2019 तक भेजनी थीं।
- (ii). संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, पल्लन से अनुरोध किया गया था कि पावर प्वाइंट प्रस्तुती में जीएमओईए की टिप्पणियों और विचारों की जांच करे और अन्य उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन द्वारा कही गई बातों की भी जांच करे तथा जहां कहीं व्यवहार्य हो अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करे। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन द्वारा की गई टिप्पणियों के मद्देनजर, पल्लन से अनुरोध किया गया था कि वह अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करे और अपना प्रतिसाद 15 मार्च 2019 तक भेजे।

11. उपर्युक्त पैरा 10. (i) में दिए गए संयुक्त सुनवाई में निर्णीत प्रथम कार्रवाई बिंदु के संदर्भ में, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 मार्च 2019 द्वारा आईओसीएल, बीपीसीएल और एचपीसीएल द्वारा किए गए संयुक्त लिखित निवेदन पर अपना प्रतिसाद दिया था।

12. उपर्युक्त पैरा 10. (ii) में दिए गए संयुक्त सुनवाई में निर्णीत दूसरे कार्रवाई बिंदु के संदर्भ में, जीएमओईए ने 22 फरवरी 2019 को हुई संयुक्त सुनवाई के समय दिए गए पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण में अपने पत्र दिनांक 4 फरवरी 2019 द्वारा की गई अपनी पूर्व टिप्पणियों को दोहराया था। एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 19 फरवरी 2019 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

13. तत्पश्चात्, हमने आईओसीएल को भेजे हमारे पत्र दिनांक 28 मार्च 2019 द्वारा कहा था कि संयुक्त सुनवाई के दौरान आईओसीएल, बीपीसीएल और एचपीसीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 22 फरवरी 2019 द्वारा किए गए संयुक्त लिखित निवेदन में एमओपीटी को भंडारण संबंधित प्रभारों के भुगतान के बारे में उल्लेख किया था। अतः तेल कम्पनियों अर्थात् आईओसीएल, बीपीसीएल और एचपीसीएल से अनुरोध है कि वे एमओपीटी को उनके द्वारा भुगतान किए गए भंडारण प्रभारों की प्रकृति स्पष्ट करें। तेल कम्पनियों ने प्रतिसाद नहीं दिया था।

14. अनुसूची 3 – स्वयं के लंगर का इस्तेमाल करते हुए पोतांतरक/अंतर-लदानक/फ्लोटिंग क्रेन प्रभार पोतांतरक की/फ्लोटिंग क्रेनों के माध्यम से लौह अयस्क की प्राथमिक लदाई तथा ऊपर चढ़ाये जाने हेतु निर्धारित प्रशुल्क पोतांतरक पोत/फ्लोटिंग क्रेनों के स्वामियों से वसूल किए जाएंगे। एमओपीटी ने यह टिप्पणी निर्धारित की है कि दरें सितंबर 1996 के दौरान माननीय भारतीय उच्चतम न्यायालय के समक्ष दोनों पक्षों के बीच बनी सहमति की शर्तों पर आधारित हैं। इस संबंध में, एमओपीटी ने सी.ए. सं. 1472/1988 में माननीय भारतीय उच्चतम न्यायालय के आदेश दिनांक 18-09-1986 के आधार पर सहमति शर्तों की प्रति अग्रप्रेषित की थी। उक्त सहमति शर्तों में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि दरें तब तक लागू रहेंगी जब तक वे बोर्ड द्वारा अपनी सांविधिक शक्तियों का प्रयोग करते हुए संशोधित नहीं की जाती हैं।

15. तत्पश्चात्, एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 15 मई 2019 द्वारा एमओपीटी के संशोधित प्रस्तावित एसओआर में निम्नलिखित परिवर्तन किए जाने का अनुरोध किया था:

(क). 4.3 के मौजूदा शीर्षक “पत्तन में पोतांतरक/फ्लोटिंग क्रेनों के परिचालन के लिए प्रभार” को “पत्तन में पोतांतरक/फ्लोटिंग क्रेनों के परिचालन के लिए लाइसेंस शुल्क” से बदला जाए।

(ख). अनुसूची 4.4 के अधीन टिप्पणी (ii) हटाये: कार्गो परिचालनों के लिए प्राधिकृत निजी परिचालकों द्वारा उपलब्ध करवाई गई पोतांतरक/फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार।

16. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार संबद्ध पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जाएंगे।

17. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

(i). एमओपीटी का मौजूदा एसओआर अंतिम बार इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/38/2016-एमओपीटी दिनांक 17 नवंबर 2016 द्वारा अनुमोदित किया गया था। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एमओपीटी के एसओआर की वैधता 31 मार्च 2019 तक निर्धारित की गई थी।

(ii). एमओपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2018 के अधीन अपने एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दिनांक 19 जनवरी 2019 को दाखिल किया था। पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 15 मार्च 2019 द्वारा संशोधित मसौदा एसओआर, संशोधित राजस्व अनुमानों और संशोधित कार्यनिष्पादन मानक के साथ हमारे द्वारा मांगी गई अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण भेजे थे। एमओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 15 मार्च 2019 द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण पत्तन द्वारा मामले की कार्यवाही के दौरान किए गए निवेदनों के साथ इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

(iii). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 का खंड 2.1 प्रत्येक महापत्तन न्यास से यह अपेक्षा करता है कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन करे जोकि प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2 में यथा निर्धारित कुछ अतिरिक्तों और इस प्राधिकरण द्वारा जारी वर्किंग दिशानिर्देशों जमा प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित 31 मार्च वाई3 के अनुसार लेते हुए पूंजी प्रगतिधीन कार्य सहित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ के अधीन तीन वर्षों (वाई 1), (वाई 2) और (वाई 3) के अंतिम लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ की औसत है।

(ख). एमओपीटी ने प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित तीन वर्षों अर्थात् 2015-16 (वाई1), 2016-17 (वाई2) और 2017-18 (वाई3) के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन किया था। एमओपीटी ने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए औसत वार्षिक व्ययों पर पहुंचने के लिए एआरआर परिकलन में अस्वीकार्य व्ययों को शामिल नहीं किया था। प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2 और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार एमओपीटी द्वारा किए गए निम्नलिखित समायोजन स्पष्ट किए गए कारणों से एआरआर के परिकलन में किए जाने के लिए अपेक्षित कुछ संशोधनों के साथ विशिष्ट उल्लेख के लिए दिए गए हैं:

(i). एमओपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2. (i) और (ii) और इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों के अनुसार संपदा गतिविधि तथा ऋण पर ब्याज से संबंधित व्ययों को शामिल नहीं किया है।

(ii). (क). प्रशुल्क नीति के खंड 2.2(iii) और वर्किंग दिशानिर्देशों के अनुसार, एकमुश्त व्ययों जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान, मजदूरी संशोधन के कारण किए जाने वाले अनुग्रह भुगतान आदि के 1/3 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) में शामिल किया जाना है। इसी तरह, अधिवर्षिता निधि में अंशदान का 1/3 एआरआर की गणना के लिए शामिल किया जाना है। इसका अर्थ है उपर्युक्त व्ययों के 2/3 को एआरआर परिकलन में शामिल नहीं किया जाना है।

(ख). पत्तन ने एकमुश्त व्ययों जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान के बकाया के आंकड़ों को शून्य दर्शाया था। वर्ष 2017-18 में रु. 1953.88 लाख के अनुग्रह भुगतान की सम्पूर्ण बकाया राशि तदनुसूची वर्ष के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से एकमुश्त भुगतान होने के कारण शामिल नहीं किए जाने पर विचार किया गया है। तथापि, औसत व्ययों की गणना में, पत्तन ने वाई1, वाई2 और वाई3 के लिए औसत व्ययों के जोड़ में रु. 1953.88

लाख के 1/3 पर विचार किया है। इस कार्यपद्धति से आखिरकार एकमुश्त व्ययों के 2/3 को शामिल नहीं किया गया जोकि वर्किंग दिशानिर्देशों के अनुसार पाया गया है।

पत्तन ने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 में क्रमशः रु. 980.57 लाख, रु. 3062.63 लाख और रु. 1649.34 लाख को पेंशन निधि, उपदान निधि तथा छुट्टी नकदीकरण के 2/3 रूप में शामिल नहीं किया है। पत्तन ने निधियों में सभी इन अंशदान के लिए ब्रेकअप दिया है और प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2 (iii) के अनुसार यथा अपेक्षित शामिल नहीं किए जाने के लिए पेंशन निधि, उपदान निधि तथा छुट्टी नकदीकरण में अंशदान के 2/3 पर विचार किया है।

इस संबंध में एमओपीटी द्वारा किए गए समायोजन प्रशुल्क नीति, 2018 और वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 के अनुसार पाए गए हैं और गणनाएं साथ लगाई गई हैं और इसलिए विचार किया गया है।

- (iii). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2. (iv) और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2. (iv) के अनुसार, परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत की सीमा के अधीन प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय (एमजीएओ) ही एआरआर गणना में विचार किए जाने हैं।

लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एमजीएओ वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए क्रमशः रु. 4670.56 लाख, रु. 5308.38 लाख और रु. 6016.07 लाख है।

प्रपत्र 2 में, स्वीकार्य एमजीएओ पर पहुंचने के लिए, एमओपीटी ने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए क्रमशः रु. 18446.61 लाख, रु. 20594.15 लाख और रु. 20235.58 लाख पर संपदा के परिचालन व्यय को अलग रखने के बाद परिचालन व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय के जोड़ पर विचार किया है। एमओपीटी ने रु. 4611.65 लाख, रु. 5148.54 लाख और रु. 5058.00 लाख की एमजीएओ सीमा पर पहुंचने के लिए आखिरकार उनका 25 प्रतिशत मूल्यांकित किया है। चूंकि लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार प्रतिवेदित एमजीएओ वर्ष 2017-18 के लिए 25 प्रतिशत की निर्धारित सीमा से अधिक है, इसलिए एमओपीटी ने एआरआर का मूल्यांकन करते समय वर्ष 2017-18 के लिए कुल व्ययों से रु. 638.46 लाख शामिल नहीं करने पर विचार किया है। क्रमशः वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए, लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार प्रतिवेदित एमजीएओ निर्धारित सीमा के भीतर पाया गया है और, इसलिए, एआरआर का मूल्यांकन करते समय इस संबंध में एमओपीटी द्वारा कोई समायोजन नहीं किया गया है। एआरआर का मूल्यांकन करते समय एमओपीटी का उपर्युक्त दृष्टिकोण प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार है और इसे गणना से समर्थित किया गया है और इसलिए इसपर विचार किया गया है।

- (iv). इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2(v) के अनुसार, समीपवर्ती बर्थों के लिए प्रासंगिक सभी व्यय एआरआर के परिकलन से अलग रखे जाते हैं।

एमओपीटी ने समीपवर्ती बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्ययों के लिए शून्य छोड़ा दर्शाया है। एआरआर परिकलन में एमओपीटी द्वारा प्रेषित इस सूचना पर विश्वास किया गया है।

- (v). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.1 के अनुसार, एआरआर 31 मार्च वाई3 को प्राप्त पूंजी कार्य प्रगतिधीन सहित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ और प्रस्ताव जमा किए जाने के समय तत्काल पूर्ववर्ती तीन वर्षों (वाई1), (वाई2) और (वाई3) के अंतिम लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ का औसत है।

एमओपीटी द्वारा अनुमानित व्ययों का औसत रु. 36186.30 लाख (रु. 32,334.26 लाख + रु. 36,240.47 लाख + रु. 38,030.30 लाख/3) है।

वर्ष 2017-18 के वार्षिक लेखों में रु. 1953.88 लाख का अनुग्रह भुगतान बताया गया है। पत्तन ने छोड़ाव के लिए सम्पूर्ण राशि पर विचार किया है। एमओपीटी द्वारा अनुमानित औसत व्यय रु. 36186.30 लाख है जिसमें रु. 1,953.88 लाख का 1/3 लिया गया है। यह प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार पाया गया है।

- (vi). नियोजित पूंजी के परिकलन के लिए वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 के खंड 2.4 के अनुसार, पत्तन को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्ति के निवल मूल्य और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार वाई3 के 31 मार्च के अनुसार बीओटी को हस्तांतरित निवल अचल परिसंपत्तियों को छोड़ना होगा।

एमओपीटी 31 मार्च 2018 के अनुसार लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर पूंजी नियोजित आंकड़े रु. 56,917.39 लाख पर पहुंचा है जिसमें निवल अचल परिसंपत्तियों के लिए रु. 44,001.22 लाख + प्रगतिधीन कार्य के मूल्य के लिए रु. 10,581.88 लाख + कार्य पूंजी के लिए रु. 4,843.49 लाख - संपदा गतिविधि से संबंधित निवल अचल परिसंपत्तियों के लिए रु. 2,509.20 लाख शामिल हैं। कार्य पूंजी में वस्तुसूची, विविध देनदार तथा रोकड़ शेष शामिल हैं। एमओपीटी ने कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंड के अनुसार कार्य पूंजी रु. 4,843.49 लाख परिकलित की है। एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित नियोजित पूंजी पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।

- (vii). एमओपीटी द्वारा निर्धारित नियोजित कुल पूंजी रु. 56,917.39 लाख है। नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ रु. 9106.78 लाख है जिसपर एआरआर परिकलन में विचार किया गया है।

- (viii). एमओपीटी द्वारा अनुमानित एआरआर तीन वित्तीय वर्षों 2015-16 से 2017-18 के लिए व्यय का औसत रु. 36,186.30 लाख जमा 16 प्रतिशत आरओसीई रु. 9,106.78 कुल मिलाकर 31 मार्च 2018 के अनुसार रु. 45,293.08 लाख है। इसके अलावा, एमओपीटी ने वर्किंग दिशानिर्देशों के

खंड 2.7 के अनुसार, वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से 3.45 प्रतिशत सूचकांकित किया है और वर्ष 2018-19 के लिए एसओआर अंग्रेषित करते हुए अधिकतम सूचकांकित एआरआर रु. 46,855.69 लाख पर पहुंचा है।

प्रशुल्क नीति, 2018 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर मॉडल) का अनुसरण किया जाए। एआरआर पिछले 3 वर्षों के वास्तविक व्यय और नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाम का औसत है। ऐसी स्थिति में, पत्तन रेलवे सेवाओं और संपदा किरायों से अर्जनों के साथ एआरआर के समायोजन का प्रश्न गोवा मिनरल और एक्सप्लोरेशन एसोसिएशन (जीएमओईए) द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के लिए विचार नहीं किया जा सकता।

पत्तन रेलवे सेवाओं के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं किया जाता है; यह रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है। अतः, रेलवे गतिविधि के औसत व्यय रु. 2,046.91 लाख (रु. 1,679.09 + रु. 2,336.60 + रु. 2,125.07/3) को एआरआर से अलग रखा गया है।

- (ix). एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित और विश्लेषण में सुविचारित एआरआर का परिकलन क्रमशः **अनुबंध-I (क) और (ख)** के रूप में संलग्न किया गया है। एमओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 30 अप्रैल 2019 द्वारा प्रेषित एआरआर गणना, जिसे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है, पर विश्वास किया गया है। एमओपीटी द्वारा प्रेषित अधिकतम सूचकांकित एआरआर और इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित का सार नीचे दिया गया है:

(राशि रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित	इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित
1.	वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए औसत व्यय	36,186.30	34,139.39
2.	31.03.2014 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्ति, प्रगतिधीन पूंजी कार्य और मानदंडों के अनुसार कार्यगत पूंजी	56,917.39	56,917.39
3.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम @ 16%	9,106.78	9,106.78
4.	31 मार्च 2018 के अनुसार एआरआर (4=1+3)	45,293.08	43,246.17
5.	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (3.45 प्रतिशत)	46,855.69	44,738.16
6.	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	46,855.69	44,738.16
7.	प्रस्तावित दरमानों में एमओपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व	35,973.40	35,973.40

- (x). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों के पास लचीलापन है कि वे वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजार की शक्तियों को जवाब देने के लिए दरें निर्धारित कर सकते हैं और सूचकांकित एआरआर, प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित, की अधिकतम सीमा के भीतर दरमान तैयार कर सकता है। पत्तन ने वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार यथा अपेक्षित 2017-18 में प्रहस्तित तदनुरूपी यातायात के लिए प्रस्तावित एसओआर में प्रत्येक प्रशुल्क मद दर्शाते हुए राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना दी है। प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.5 के अनुसार, एसओआर तैयार करने के लिए, एमओपीटी ने अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर तैयार करने के लिए वर्ष 2017-18 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत के जीआरटी और सिर्फ एमओपीटी द्वारा प्रहस्तित यथा प्रतिवेदित टनों में वास्तविक कार्गो यातायात पर विचार किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क में राजस्व अनुमानन में प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित एमओपीटी द्वारा सुविचारित पोतों के जीआरटी और कार्गो के यातायात आंकड़ों पर विश्वास किया गया है।

पत्तन ने प्रस्तावित दरमान तथा कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित करते हुए एमओपीटी के बोर्ड संकल्प की प्रति भी भेजी है।

- (xi). पत्तन ने, सामान्यतः, पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) अर्थात् पत्तन देयताएं, पाइलटेंज तथा बर्थ किराया में 25 प्रतिशत, कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) में 15 प्रतिशत वृद्धि और भंडारण प्रभारों में 15 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। अधिकांश उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों ने प्रस्तावित दरों को कम करने का अनुरोध किया था। पत्तन ने बताया था कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित करने के लिए पत्तन प्रभारों में अपेक्षित वास्तविक वृद्धि डब्ल्यूओबी में प्रहस्तन के लिए विस्तारित छूटों को छोड़कर 106 प्रतिशत है। यदि बोर्ड द्वारा विस्तारित वेस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर के लिए रियायतों पर विचार नहीं किया जाता है तो अपेक्षित वास्तविक वृद्धि 118 प्रतिशत है। परंतु, पत्तन ने वास्तविक अपेक्षा के विपरीत वीआरएस और सीआरसी में क्रमशः 25 प्रतिशत और 15 प्रतिशत की विनम्र वृद्धि का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने भी कहा है कि पत्तन बहुत ही मुश्किल वित्तीय स्थिति में है जोकि मुख्यतः प्रदूषण तथा पर्यावरणीय मुद्दों के कारण है तथा इस तरह पत्तन को अपने परिचालन जारी रखने के लिए प्रदूषण को कम करने के उपायों पर भारी खर्च करना है। इसलिए, एमओपीटी ने प्रस्तावित दरों को कम करने के लिए उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन के अनुरोध पर सहमति प्रदान करने में असमर्थता व्यक्त की है।

एमओपीटी के दरमान की वैधता 31 मार्च 2019 तक थी और पत्तन ने एमओएस द्वारा जारी प्रशुल्क नीति, 2018 और इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए प्रस्ताव दाखिल किया था। पत्तन का प्रस्ताव पत्तन के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया है। इसके अलावा, यह देखा गया है कि प्रस्तावित वृद्धि पर भी रु. 8,764.76 लाख का राजस्व अंतर रहेगा। चूंकि एमओपीटी का प्रस्ताव अनुमानित एआरआर के बहुत ही भीतर है और प्रशुल्क नीति, 2018 का अनुपालन करता है, इसलिए पत्तन का प्रस्ताव विचारणीय है।

- (xii). प्रस्तावित एसओआर पर एमओपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व रु. 35,973.40 लाख है। प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व का अनुमान और वर्ष 2017-18 के लिए पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है जिसपर विश्वास किया गया है। प्रस्तावित

एसओआर में एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित राजस्व अनुमान **अनुबंध-II** रूप में संलग्न किए गए हैं। जैसाकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में बताया गया है, एमओपीटी ने बताया है कि कुछ प्रशुल्क मदों/शर्तों के लिए, राजस्व को परिमाणित नहीं किया जा सकता। समग्र पत्तन के लिए यथा मूल्यांकित के लिए अधिकतम सूचकांकित एआरआर और प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व अनुमान के बीच राजस्व अंतर पर विचार करते हुए, कुछ नई प्रशुल्क मदों/शर्तों के कारण होने वाली आय और और मौजूदा शर्तों में संशोधन जिसके लिए आय का अनुमान नहीं लगाया गया है, को रु. 8,764.76 लाख के राजस्व अंतर में शामिल किया जा सकता है।

(xiii). मौजूदा एसओआर कार्गो ढुलाई करने वाले बाजों, बंकरों/जल बाजों के लिए क्रमशः रु. 6,000/— वार्षिक और रु. 6000/— वार्षिक तथा आनंद नौकाओं के लिए रु. 10,000/— वार्षिक अलग-अलग पत्तन देयताएं निर्धारित करता है। पोतों की इन श्रेणियों के लिए पत्तन देयताओं को हटायें जाने के प्रस्ताव के कारण तथा आधार स्पष्ट किए जाने का पूछा जाने पर, एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान में पत्तन के पास पत्तन जलमार्गों के माध्यम से चलने वाली बाजों को मॉनीटर करने की कोई तकनीकी नहीं है। पत्तन ने यह भी कहा है कि एसओआर में मौजूदा दरों के माध्यम से कोई राजस्व अर्जित नहीं किया गया है और इसलिए इसे हटाने का प्रस्ताव किया गया है। क्रियाविधि नहीं होना तथा आय नहीं होना किसी प्रशुल्क मद को हटाने के कारण नहीं हो सकते। मौजूदा प्रावधान जारी है।

(xiv). अनुसूची 1.1 पत्तन देयताएँ के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं. (iv) में, अंतिम वाक्य में, एमओपीटी ने 'वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड (डब्ल्यूआईएसएल)' शब्द को हटाने इसके स्थान पर 'पत्तन' शब्द रखने का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित संशोधन वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड (डब्ल्यूआईएसएल) की पट्टा अवधि के अप्रैल 2018 से समाप्त होने के कारण है। इसलिए, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।

(xv). (क). मूल प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभार ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर (ईओबी) और वेस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर (डब्ल्यूओबी) में क्रमशः प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क से संबंधित 50 प्रतिशत/100 प्रतिशत है। मौजूदा स्थानांतरण प्रभार पाइलटेज शुल्क का 15.32 प्रतिशत परिगणित होता है। इसके अलावा, स्थानांतरण प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर (ईओबी) के लिए 306.19 प्रतिशत से 307.95 प्रतिशत और वेस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर (डब्ल्यूओबी) के लिए 712.5 प्रतिशत से 715.91 प्रतिशत के बीच है। मुरुगांव शिप्स एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसएए) और गोवा मिनरल और एक्सपोर्ट्स एसोसिएशन (जीएमओईए) ने भी ईओबी के लिए स्थानांतरण प्रभारों में प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि पर सख्त आपत्ति उठाई थी। इस संबंध में, एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि स्थानांतरण परिचालन डब्ल्यूओबी में पाइलटेज परिचालनों के समकक्ष है क्योंकि इसमें उनके स्टेशनों से डब्ल्यूओबी तक टगों, मैनपावर तथा पाइलटों का आवागमन शामिल होता है जोकि पोत के नौचालन आवागमन के समकक्ष है जिसके परिणामस्वरूप पाइलटेज परिचालनों में समान परिचालन लागत आती है। ईओबी के भीतर स्थानांतरण परिचालन के लिए, प्रभार पाइलटेज प्रभारों के 50 प्रतिशत तक सीमित किए गए हैं।

अनुसूची 1.2 के अधीन प्रस्तावित एसओआर टिप्पणी (i) के अनुसार, पाइलटेज शुल्क 'पत्तन सुविधा' के लिए पोत के स्थानांतरण/स्थानांतरणों और पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्मुखी तथा एक बहिर्मुखी संचलन सहित समेकित शुल्क है। जबकि पोत का स्थानांतरण पोत के बर्थ से बर्थ अथवा स्ट्रीम से बर्थ अथवा बर्थ से लंगरगाह अथवा विलोमतः संचलन के लिए है। स्थानांतरण तथा पाइलटेज की सेवाओं में उपर्युक्त अंतर के मद्देनजर, पत्तन से स्थानांतरण प्रभारों में प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि तथा इसे प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क के 50 प्रतिशत/100 प्रतिशत की दर से पाइलटेज शुल्क इसे जोड़ने के अपने प्रस्ताव का औचित्य बताने का पुनः अनुरोध किया गया था।

पत्तन ने बाद में पुनः जांच की थी और इस तथ्य पर विचार करते हुए कि पाइलटेज शुल्क 2 संचलनों सहित एक समेकित शुल्क है, पत्तन ने प्रस्तावित एसओआर में स्थानांतरण प्रभारों में कमी करने और पहले प्रस्तावित 50 प्रतिशत/100 प्रतिशत के विपरीत प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क के 25 प्रतिशत/50 प्रतिशत पर पाइलटेज शुल्कों से जोड़ने का प्रस्ताव किया है।

(ख). वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 का खंड 10.9 पाइलटेज प्रभारों तथा स्थानांतरण प्रभारों की वसूली के लिए तीन जीआरटी स्लैबों का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है। मौजूदा एसओआर पोतों के जीआरटी के तीन स्लैबों में स्थानांतरण प्रभार निर्धारित करता है जोकि वर्किंग दिशानिर्देशों में निर्धारित समान प्रावधान के अनुसार पाया गया है। तथापि, प्रस्तावित दरमान में, एमओपीटी ने, दर की पृथक स्लैब वार अनुसूची के स्थान पर, स्थानांतरण प्रभार को पाइलटेज शुल्क की प्रतिशत के रूप में जोड़ने वाली टिप्पणी जोड़ने का प्रस्ताव किया है।

जब पत्तन से वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 के उक्त खंड में यथा विनिर्दिष्ट तीन जीआरटी स्लैबों में स्लैब-वार स्थानांतरण प्रभार प्रस्तावित करने पर विचार करने का अनुरोध किया गया था, तब इसकी बजाय, मौजूदा टिप्पणी में यह टिप्पणी जोड़ने का प्रस्ताव किया गया था कि "स्थानांतरण प्रभार पाइलटेज शुल्कों के तत्संबंधी जीआरटी स्लैबों के अनुसार लागू होंगे"।

चूंकि मौजूदा एसओआर स्थानांतरण प्रभार की पृथक अनुसूची निर्धारित करता है, इसलिए मौजूदा पद्धति को जारी रखने में कोई नुकसान नहीं है क्योंकि यह उपयोक्ता के लिए अधिक पारदर्शी होगा और पत्तन तथा उपयोक्ताओं को पाइलटेज शुल्क से प्रतिशत रूप में जुड़े स्थानांतरण प्रभारों की गणना करने की आवश्यकता नहीं होगी। ऐसी स्थिति में, पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी के स्थान पर एसओआर में स्लैब वार स्थानांतरण प्रभार निर्धारित किया गया है। यह दर ईओबी में स्थानांतरण तथा अन्य स्थानांतरण के लिए एमओपीटी द्वारा क्रमशः यथा प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क के 25 प्रतिशत और 50 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है।

(xvi). मौजूदा एसओआर में, (सर्वेक्षण कार्य के लिए) लॉच किराये पर लेने के लिए प्रभार विविध कार्गो संबंधित प्रभारों के अधीन अनुसूची 4.2 के अधीन रु. 1 लाख 8 घंटे अथवा उसका भाग की एक पाली की दर से निर्धारित किया गया है। उक्त दर में ईंधन और ल्यूबरिकेंट्स शामिल हैं। पत्तन ने विविध प्रभारों से इस प्रविष्टि को हटाने का प्रस्ताव किया है और इसे फ्लोटिला किराया प्रभार के अधीन लाया है। प्रस्तावित दर सर्वेक्षण कार्य के लिए लॉच किराये पर लेने के लिए रु. 30000/— प्रति घंटा और उसका भाग है और लॉच किराया प्रभार के लिए रु. 25000/— प्रति घंटा अथवा उसका भाग है। इससे 140 प्रतिशत वृद्धि परिगणित होती है यदि सर्वेक्षण कार्य के लिए लॉच किराये की वसूली इकाई में इस तरह की तुलना की जाती है जोकि पोत संबंधित प्रभारों में मांग की गई 25 प्रतिशत वृद्धि से अधिक है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यदि लॉच को सर्वेक्षण कार्य के लिए किराये पर लिया जाता है तो अतिरिक्त सर्वेक्षण उपस्कर, मैनपावर तथा अन्य उपस्कर पत्तन द्वारा आपूर्ति किए जाते हैं। एमओपीटी ने यह भी स्पष्ट किया है कि पत्तन ने सर्वेक्षण कार्य के लिए लॉच किराया प्रभारों के अधीन 2017-18 में कोई सेवा प्रदान नहीं की थी।

लॉच किराया प्रमारों के संबंध में, ट्रेड के अनुरोध पर, एमओपीटी ने लॉच किराया प्रमारों के लिए प्रशुल्क को पहले प्रस्तावित रु. 25,000/- प्रति घंटा से कम करके रु. 15,000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग किया है। इस प्रकार, वृद्धि लॉच किराया प्रमारों के लिए 25 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि के विपरीत 20 प्रतिशत होगी। लॉच किराया प्रमार और एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित सर्वेक्षण कार्य के लिए लॉच किराया प्रमार इसके प्रस्तावित मसौदा एसओआर के अनुसार विदेशगामी पोतों के लिए है। पत्तन ने तटीय पोत की दर प्रस्तावित नहीं की है। चूंकि यह प्रशुल्क एक पोत संबंधित प्रमार है, जिसमें तटीय पोत तटीय रियायत के लिए पात्र होते हैं, तटीय पोत के लिए दर सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार प्रस्तावित दर के 60 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है। इसका राजस्व अनुमानन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि एमओपीटी के राजस्व अनुमानन के अनुसार वर्ष 2017-18 में किसी तटीय पोत ने यह सेवा प्राप्त नहीं की थी।

- (xvii). एसओआर के पिछले सामान्य संशोधन में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पीओएल तथा पीओएल उत्पादों के लिए घाटशुल्क दर पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित रु. 193/- प्रति टन थी। तत्पश्चात, मई 2018 में, एमओपीटी ने इन आधार पर तत्समय प्रचलित रु. 193/- प्रति टन की दर को रु. 500/- प्रति टन करने की मांग की थी कि उनके पास वेतनों तथा पेंशन भुगतान के लिए भी निधियां नहीं थीं और यह पत्तन की संवहनीयता के लिए है। पत्तन द्वारा उल्लिखित कारणों से, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/39/2018-एमओपीटी दिनांक 31 जुलाई 2018 द्वारा अंतर व्यवस्था को रोकने के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की थी। उक्त आदेश के पैरा 12 (vi)(क) में यह कहा गया है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि पर तेल कम्पनियों द्वारा की गई आपत्ति के मद्देनजर, पत्तन को सलाह दी गई थी कि 1 अप्रैल 2019 से देय एसओआर संशोधित करने के समय, पत्तन पीओएल तथा पीओएल उत्पादों के लिए वर्धित घाटशुल्क दरों की समीक्षा करे क्योंकि यह कार्यवाही पत्तन द्वारा प्रतिवेदित व्यापक वित्तीय संकट पर काबू पाने के लिए अंतर को रोकने की व्यवस्था है।

इस मामले की कार्यवाही के दौरान, तेल कम्पनियों अर्थात् इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल), भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड तथा हिंदुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड ने पीओएल उत्पादों के लिए घाटशुल्क दर रु. 500 प्रति टन बनाये रखने के लिए पत्तन के प्रस्ताव पर दोबारा आपत्ति उठाई थी। उन्होंने बहस की है कि जुलाई 2018 में केवल पीओएल कार्गो के लिए मध्यावधि में अप्रत्याशित वृद्धि की गई थी। इस वृद्धि ने गोवा में तेल विपणन परिचालनों को पहले ही महंगा कर दिया है और एमओपीटी की तरफ से प्रमारों में किसी और वृद्धि से कारोबार अव्यवहार्य हो सकता है। तेल कम्पनियों ने अनुरोध किया है कि कार्गो संबंधित मद के लिए 15 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है जिसे पीओएल उत्पादों की पूर्व-संशोधित दर रु. 193/- पर लागू किया जाना चाहिए। इसके अलावा, चूंकि तेल पीएसयू पहले ही घाटशुल्क में अत्यधिक वृद्धि के विरोध में थे और पीओएल की दुलाई करने वाले पोतों में वीआरसी में और वृद्धि नहीं की जानी चाहिए।

चूंकि मौजूदा प्रस्ताव में, पत्तन ने जुलाई 2018 आदेश की स्थिति को लाने के लिए, इस कार्गो मद के लिए रु. 500/- प्रति टन की दर बनाये रखने का प्रस्ताव किया है, इसलिए पत्तन से दोबारा अनुरोध किया गया था कि क्या पत्तन मौजूदा सामान्य संशोधन प्रस्ताव में तेल कम्पनियों द्वारा की गई आपत्तियों के मद्देनजर प्रस्तावित दर की समीक्षा करेगा।

पोत संबंधित प्रमारों के संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया था कि वीआरसी सभी पत्तन उपयोक्ताओं के लिए पिछले सामान्य दर संशोधन के दौरान संशोधित किए गए थे और इन्हें अब सभी पत्तन उपयोक्ताओं के लिए संशोधित किया गया है और केवल तेल विपणन कम्पनियों के लिए नहीं है।

पीओएल के लिए घाटशुल्क दर के संबंध में, एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन के सामने पेश आई स्थिति में सुधार नहीं हुआ है और वास्तव में स्थिति और खराब हुई है तथा इसलिए इसने रु. 500/- प्रति टन की दर को बनाये रखने का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी ने आश्चर्य व्यक्त किया है कि यदि स्थिति में सुधार होता है तो पत्तन रियायत देने पर विचार कर सकता है क्योंकि घाटशुल्क अधिकतम स्तर पर है।

पत्तन द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित दर पर भी, अपूर्ण राजस्व अंतर रु. 8764.76 लाख वार्षिक है, यह प्राधिकरण पत्तन का मौजूदा प्रस्ताव अनुमोदित करता है। किसी भी स्थिति में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम दरें हैं और इसलिए पत्तन को अपने निर्णय के आधार पर अनुमोदित दर पर रियायत/छूट ऑफर करने का अधिकार है। वास्तव में, पत्तन ने जैसे और जब स्थिति में सुधार होता है इस अधिकार का प्रयोग करने का आश्वासन दिया है।

- (xviii). मौजूदा एसओआर एमओपीटी बर्थों में प्रहस्ति कंटेनरों तथा लिक्विड कार्गो के सिवाय सभी कार्गो पर रु. 4 प्रति टन की दर से धूल निवारण लेवी (डीएसएल) निर्धारित करता है। उसके विपरीत, एमओपीटी ने शुष्क बल्क के लिए रु. 8 प्रति टन और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए रु. 3 प्रति टन और कंटेनर के लिए रु. 3 प्रति टीईयू की दर से अलग-अलग धूल निवारण लेवी (डीएसएल) प्रस्तावित की है। शुष्क बल्क कार्गो में प्रस्तावित वृद्धि 100 प्रतिशत परिगणित होती है। इस संबंध में, एमओपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि क्या यह ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनर के लिए दर प्रस्तावित करने के लिए प्रासंगिक है और क्या धूल निवारण सेवाएं इन कार्गो समूहों के लिए प्रदान की गई हैं और कार्गो संबंधित प्रमारों में 15 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि से अधिक वृद्धि के कारण बताये।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन की स्थिति पर्यावरण से संबंधित मुद्दों के कारण खराब हुई थी। पत्तन ने कई प्रदूषण नियंत्रण उपाय जैसे सड़क सफाई मशीन, मिस्ट कैनन मशीन, ट्रक व्हील सफाई उपस्कर, प्रदूषण मॉनिटरिंग उपकरण आदि लगाये हैं जिनसे पत्तन पर अतिरिक्त लागत आई है। तथापि, उपाय की कुल लागत प्रदूषणकारी कार्गो के लिए ही अवहनीय होगी और सभी कार्गो से डीएसएल वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है।

ट्रेड के अनुरोध पर, एमओपीटी ने शुष्क बल्क के लिए डीएसएल दरें पहले प्रस्तावित रु. 8 प्रति टन से कम करके रु. 6 प्रति टन कर दी है, और ब्रेक बल्क तथा कंटेनर के लिए रु. 2 प्रति टन/टीईयू किया गया है। इसके अलावा, गोवा चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (जीसीसीआई) की टिप्पणियों को मानते हुए यह टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि डब्ल्यूओबी तथा पीपीपी बर्थों में प्रहस्ति कार्गो के लिए डीएसएल लागू नहीं होगा और मूरिंग डॉल्फिन में यह प्रस्तावित दर के 50 प्रतिशत पर प्रभाय होगा।

पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर और यह स्वीकार करते हुए कि पत्तन ने प्रस्तावित दर को बाद में कम किया था और ट्रेड के अनुरोध पर टिप्पणियां शामिल करने का प्रस्ताव किया है, डीएसएल के संबंध में पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।



(xix). (क). मौजूदा एसओआर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के अंदर और बाहर भंडारण के किसी अंतर के बिना कंटेनर के लिए एकसमान भंडारण प्रभार निर्धारित करता है। उसके विपरीत, एमओपीटी ने बाह्य सीमाशुल्क बंध क्षेत्र और आंतरिक सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के लिए भंडारण प्रभारों की दो अलग-अलग अनुसूची प्रस्तावित की थी।

प्रस्तावित एसओआर में, आंतरिक सीमाशुल्क बंध क्षेत्र भंडारण के लिए कंटेनर हेतु भंडारण प्रभार मौजूदा दर के दोगुना पर प्रस्तावित किया गया है और संशोधित प्रस्ताव में निःशुल्क दिवस मौजूदा स्तर पर अर्थात् आयात के लिए 3 दिन और निर्यात कंटेनर के लिए 7 दिन बनाये रखा गया है। बाह्य सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के संबंध में, भंडारण मौजूदा दर पर ऑफर किए जाने का प्रस्ताव किया गया है और आयात तथा निर्यात दोनों कंटेनरों के लिए 20 निःशुल्क विराम दिवस समय प्रस्तावित किया गया है।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन के पास पत्तन सीमाओं के भीतर सीमित कार्गो भंडारण स्थान है। पत्तन सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर के स्थान का अधिक उपयोग और ज्यादा कार्गो आकर्षित करना चाहता है। सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर पत्तन का क्षेत्र आसानी से पहुंचनीय नहीं है और इसलिए प्रस्तावित दरें और निःशुल्क अवधि बहुत उदार हैं और इसलिए यह उम्मीद है कि पत्तन क्षेत्र के भीतर कार्गो सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर ले जाया जा सकता है जो उसी कार्गो के लिए पत्तन को कम राजस्व की कमाई करेगा। भले ही कार्गो में वृद्धि हुई हो, कुल राजस्व के मौजूदा भंडारण से अर्जित मौजूदा राजस्व से अधिक होने की उम्मीद नहीं है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि दरें सभी महापत्तन न्यासों में बहुत ही प्रतिस्पर्धी हैं। पत्तन ने प्रस्तावित भंडारण प्रभारों से राजस्व अनुमानों को लिया है।

पत्तन द्वारा प्रेषित आधार तथा स्पष्टीकरण के आधार पर, कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किए गए हैं।

(ख). मौजूदा एसओआर निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद सामान्य किराये की वसूली तथा निःशुल्क अवधि की गणना के लिए शुष्क बल्क कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के लिए 1500 से 2000 टन प्रतिदिन की डिलीवरी दर निर्धारित करता है। प्रस्तावित एसओआर में आयात शुष्क बल्क कार्गो के लिए डिलीवरी दर कम करके 1000 टन प्रतिदिन करने का प्रस्ताव किया गया है और आयात ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 750 टन प्रतिदिन का प्रस्ताव किया गया है।

एमओपीटी ने पत्तन परिचालनाओं विशेषतः प्रदूषण एवं शहर के माध्यम से भारी वाहनों का आवागमन, भारी वाहनों के कारण शहर की सड़कों पर भीड़ और स्थानीय प्रशासन द्वारा अधिरोपित प्रतिदिन छह घंटे की रोक जिससे पत्तन से कार्गो की प्राप्ति तथा डिलीवरी को बहुत प्रभावित किया है और इसके परिणामस्वरूप कार्गो पर विलंबशुल्क अधिरोपित किया जाता है, के प्रति स्थानीय समुदाय में ऊंचे उठे सक्रियतावाद के आधार पर शुष्क बल्क कार्गो का आयात करने के लिए डिलीवरी दर में कटौती करने का औचित्य दिया है। इससे कार्गो का विपथन हुआ है। पत्तन ने बताया है कि कार्गो की मौजूदा डिलीवरी दर बड़े ट्रकों की कम उपलब्धता के कारण प्राप्त नहीं की जा सकी जिससे डिलीवरी दर धीमी रही।

पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर, उस निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद जिसके बाद विलंबशुल्क सामान्य किराये की वसूली की जाती है, आयात कार्गो के लिए भंडारण हेतु निःशुल्क अवधि की गणना के लिए डिलीवरी दर में प्रस्तावित कटौती अनुमोदित की गई है।

(ग). कार्गो के लिए भी भंडारण प्रभार के संबंध में, पत्तन ने सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर और बाहर कार्गो स्टेकिंग के बीच विशिष्ट अंतर रखा है। पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर तथा बाहर पृथक दरों के लिए प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

मौजूदा एसओआर भंडारण प्रयोजन के लिए आयात कार्गो हेतु 3 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 20 दिनों की विशिष्ट निःशुल्क अवधि निर्धारित करता है।

उसके विपरीत, प्रस्तावित एसओआर में, आयात कार्गो के लिए, पत्तन ने एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि निःशुल्क अवधि उस कार्गो के लिए एसओआर में प्रस्तावित विशिष्ट डिलीवरी दर द्वारा विभाजित पोत की विनिहित मात्रा के आधार पर निर्धारित की जाएगी। विशिष्ट अवधि आयात कार्गो के लिए प्रस्तावित नहीं की गई है। निर्यात कार्गो के लिए, 45 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की गई है।

जब विशिष्ट शुल्क अवधि प्रस्तावित नहीं किए जाने के कारण पूछे गए थे और पत्तन से आयात कार्गो के लिए मौजूदा एसओआर में विशिष्ट निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव करने का अनुरोध किया गया था, तब एमओपीटी ने स्पष्ट किया था कि यह सुनिश्चित करने के लिए आदेश में बदलाव प्रस्तावित किया गया है कि कार्गो की थोड़ी मात्रा उतनी निःशुल्क अवधि प्राप्त नहीं कर सकती जितनी कार्गो की बड़ी मात्रा को प्राप्त होती है अर्थात् मौजूदा एसओआर में, 5000 मी.ट. की मात्रा 50000 मी.ट. कार्गो को मिलने वाली निःशुल्क अवधि प्राप्त करेगी।

मौजूदा एसओआर में निर्धारित निःशुल्क अवधि के संबंध में, यह प्रस्तावित किया गया है कि प्रस्तावित एसओआर में शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क आयात कार्गो के लिए 3 दिन और शुष्क बल्क निर्यात के लिए 20 दिन और ब्रेक बल्क निर्यात कार्गो के लिए 12 दिन से बढ़ाकर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर आयात तथा निर्यात कार्गो कार्गो के लिए 30 दिन और सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर कार्गो स्टेकिंग के लिए 45 दिनों की निःशुल्क अवधि की जाए। इसके अलावा, कार्गो के भंडारण प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि शुष्क बल्क निर्यात के लिए 33 प्रतिशत से 100 प्रतिशत के बीच, शुष्क बल्क आयात के लिए 25 प्रतिशत से 60 प्रतिशत और ब्रेक बल्क आयात के लिए 7.14 प्रतिशत से 114 प्रतिशत के बीच है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि जहां कहीं जरूरी महसूस किया गया वहां ढांचों में संशोधन किया गया है और वैश्विक रूप से 15 प्रतिशत से अधिक वृद्धि लागू नहीं की गई है। पत्तन द्वारा अनुमानित राजस्व सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर प्रस्तावित दर पर कार्गो के भंडारण प्रभार से राजस्व लेता है। चूंकि अनुमानित कुल राजस्व अनुमानित एआरआर के भीतर है, कार्गो के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार पत्तन द्वारा प्रस्तावित स्तर पर अनुमोदित किया गया है।

(घ). बोगडा में कार्गो/कंटेनर की स्टेकिंग के लिए, एमओपीटी ने लागू दर में 15 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर बोगडा क्षेत्र आसानी से पहुंचनीय नहीं है और इसलिए इस क्षेत्र में भंडारित किए जाने वाले कार्गो की

मात्रा का अनुमान लगाना संभव नहीं है। पत्तन द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति पर विश्वास किया गया है। किसी भी स्थिति में, इसमें काफी राजस्व अंतर है जो कवर करना रह गया है और इस मद से किसी अतिरिक्त राजस्व के प्राप्त होने की संभावना शेष अनाच्छादित एआरआर में शामिल किया जा सकता है।

(ड). एमओपीटी ने प्रस्ताव किया है कि सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर कार्गो भंडारण प्रभारों में सिर्फ बोगडा क्षेत्र के लिए 15 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की जाएगी। यह विचार करते हुए कि उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं है, सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर कार्गो भंडारण प्रभारों से संबंधित अनुसूची के अधीन शामिल किए जाने के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित इस संबंध में टिप्पणी अनुमोदित की गई है।

(xx). पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे टर्मिनलों के लिए अनुमोदित सामान्य अंगीकरण आदेश सं. 46/2018-एमयूसी दिनांक 8 जून 2018 के अनुसार डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रदत्त लॉजिस्टिक्स डाटा बैंक (एलडीबी) सेवा के लिए एमयूसी हेतु महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे टर्मिनलों में प्रहस्ति सभी कंटेनरों (सिवाय पोतांतरण तथा तटीय) पर रु. 145/- प्रति कंटेनर अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार (एमयूसी) वसूल करने का प्रस्ताव किया है। डीएमआईसीडीसी ने अनिवार्य उपयोक्ता प्रभारों के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है। डीएमआईसीडीसी मामले में जैसे और जब दर अनुमोदित की जाएगी वह एमओपीटी पर भी लागू होगी।

(xxi). (क). प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 14 नवंबर 2017 द्वारा स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित किया था। एमओपीटी ने एसओआर के सामान्य संशोधन के अपने मौजूदा प्रस्ताव में स्टीवडोरिंग प्रभारों के लिए प्रशुल्क जारी रखने का प्रस्ताव किया है परंतु मौजूदा एसओआर के 2.4.1.(ख) में निर्धारित तट परिचालनों के लिए दरों की अनुसूची हटाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन से आदेश दिनांक 14 नवंबर 2017 में स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के अधीन शामिल के सापेक्ष प्रस्तावित एसओआर में प्रस्तावित स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए दर के संदर्भ में उपलब्ध करवाई गई सेवाओं की प्रकृति स्पष्ट करने और यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अधीन नवम्बर 2017 आदेश में निर्धारित स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क और एसओआर के सामान्य संशोधन में प्रस्तावित स्टीवडोरिंग दर में सुविचारित लागत तत्वों की गिनती दोगुनी नहीं है।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि अपफ्रंट स्टीवडोरिंग नीति प्रभारों पर अधिकतम सीमा की लेवी परिकल्पित करती है जो स्टीवडोर इन ग्राहकों से वसूल कर सकता है जिनमें जलयान के गियर परिचालित करने के लिए परिचालकों तथा सिग्नलकारकों की आपूर्ति करने के लिए पत्तन द्वारा वसूल किए गए पत्तन स्टीवडोरिंग प्रभार शामिल हैं। पत्तन के सामान्य एसओआर में स्टीवडोरिंग प्रभारों के अधीन निर्धारित दर पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई मैनपावर सेवाओं के लिए पत्तन द्वारा वसूलीयोग्य प्रभारों तक सीमित है। पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित दरमान में सुविचारित लागत तत्वों की दोगुनी गिनती नहीं है।

एमओपीटी ने यह भी स्पष्ट किया है कि अन्य महापत्तनों की तरह एमओपीटी कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए किसी तट गैंग की आपूर्ति नहीं करता है। इसलिए, मौजूदा एसओआर में निर्धारित तट परिचालनों के लिए दरों की अनुसूची हटाये जाने के लिए प्रस्तावित की गई है क्योंकि पत्तन द्वारा कोई तट परिचालन सेवाएं उपलब्ध नहीं करवाई जाती हैं। अतः यह हटाया जाना अनुमोदित किया गया है।

मौजूदा एसओआर अनुसूची 2.4.1. (क) के अधीन औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति पाली से जुड़ी प्रत्येक कार्गो मद के लिए तीन स्लैबों में स्टीवडोरिंग प्रभार निर्धारित करती है। तथापि, प्रस्तावित एसओआर में, एमओपीटी ने आउटपुट कार्यनिष्पादन से जोड़े बिना एकसमान स्टीवडोरिंग प्रभारों का प्रस्ताव किया है।

जीसीसीआई और वेदांता लिमिटेड ने इस ओर ध्यान आकर्षित किया है कि उच्चतम स्लैब पर आधारित प्रस्तावित एकल दर इस पत्तन से कार्गो प्रहस्तन की लागत में वृद्धि करती है। मुरुगांव स्टीवडोर्स एसोसिएशन (एमएसए) ने अनुरोध किया है कि कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के लिए मौजूदा एसओआर में न्यूनतम दर पर विचार किया जाए और नये एसओआर में प्रस्तावित की जाने वाली दर में 15 प्रतिशत की वृद्धि की जाए।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पिछले एसओआर में, कार्गो हैंडलिंग लेबर डिवीजन (सीएचएलडी) परिचालनों के लिए दरें वर्धित उत्पादकता के लिए अवरोही क्रम में हैं। सीएचएलडी परिचालनों में पत्तन के क्रेन परिचालन, जलयान के गियर का परिचालन करना शामिल है जिसका अर्थ है वर्धित उत्पादकता पत्तन के खाते में होगी। तथापि, जब जब सीएचएलडी परिचालक घाट पर कार्गो उतारते हैं तो तेजी से निकासी स्टीवडोरों की जिम्मेदारी होती है जिसमें पर्याप्त उपस्कर, मशीनरी तथा मैनपावर उपलब्ध करवाना शामिल है, जोकि स्टीवडोरों की कुशलता दर्शाता है। इसमें परस्पर-विरोधी हित था। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि एनएमपीटी के पास भी एक से अधिक स्लैबों की बजाय एकल प्रति टन दर है। इसलिए, पत्तन ने स्लैब वार दर के साथ जाने का प्रस्ताव किया है और एकल दर प्रति टन का प्रस्ताव किया है तथा कार्यनिष्पादन स्तर से जुड़ाव भी इसके साथ किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

जैसाकि पत्तन द्वारा सही कहा गया है, एनएमपीटी के एसओआर में भी सीएचडी परिचालनों के लिए कार्गो-वार एकल प्रति टन दर निर्धारित है। परंतु एनएमपीटी एसओआर में जो बैचमार्क उत्पादकता से जुड़ा है। यह स्वीकार करना होगा कि स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों के अधीन एमओपीटी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित स्टीवडोरिंग दरें उत्पादकता के बैचमार्क स्तर निर्धारित करते हैं। इसलिए, सामान्य एसओआर में स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए बैचमार्क उत्पादकता के निर्धारण से भ्रम पैदा हो सकता है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर और उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, उत्पादकता से बिना जोड़े एकल स्लैब कार्गो वार दर के लिए पत्तन के प्रस्ताव पर विचार किया गया है।

चूंकि मूल प्रस्तावित एसओआर में पत्तन द्वारा प्रस्तावित उच्चतम स्लैब दर पर कुछ उपयोक्ताओं द्वारा आपत्ति उठाई गई थी, इसलिए पत्तन ने 2017-18 की भारित औसत दर के आधार पर बाद में इसे संशोधित किया है और प्रस्तावित दर के निर्धारण के समर्थन में गणना भेजी है। अतः प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है।

(xxii). (क).

मौजूदा एसओआर विभिन्न प्रकार के दस्तावेजों जैसे पोत संबंधित, कार्गो संबंधित, कंटेनर संबंधित दस्तावेज आदि के लिए इलेक्ट्रॉनिक डाटा इंटरचेंज (ईडीआईसी) के लिए अनुसूची 2.5 के अधीन पृथक दरें निर्धारित करता है जोकि विदेशी पोत के लिए पोत संबंधित दस्तावेज के लिए अ.डा. 15 से अ.डा. 50 प्रति दस्तावेज और तटीय पोत/कार्गो/कंटेनर संबंधित दस्तावेज के लिए रु. 500 से रु. 2000 प्रति दस्तावेज के बीच है। यह, कई मामलों में बिल राशि से अधिक परिगणित होता है। उदाहरणार्थ, यहां तक कि यदि बिल रु. 20,000/- से कम या बराबर रहता है, रु. 2000/- के ईडीआई प्रभार लागू थे, जिसपर पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा आपत्ति उठाई गई थी। इसलिए, पत्तन ने ईडीआई प्रभारों को क्रमशः रु. 100/- और रु. 5000/- तक सीमित करते हुए न्यूनतम और अधिकतम सीमित करने के साथ सेवा राशि के 1 प्रतिशत तक जोड़ने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी में यह कहा गया है कि ईडीआई प्रभार सेवा राशि के 1 प्रतिशत की दर से विदेशी तथा तटीय के लिए क्रमशः न्यूनतम अ.डा. 2.00 और रु. 100/- और अधिकतम अ.डा. 50.00 और रु. 3500/- वसूल किया जाएगा।

इसपर कई उपयोक्ताओं ने आपत्ति उठाई थी। इसलिए, पत्तन ने अधिकतम सीमा को कम किया था और सेवा राशि के 1 प्रतिशत की दर से अधिकतम अ.डा. 50 अथवा रु. 3500/- प्रति दस्तावेज और न्यूनतम 2 अ.डा. अथवा रु. 100 प्रति दस्तावेज के अधीन प्रस्तावित किया है। पत्तन ने वर्ष 2017-18 में अर्जित स्तर पर इस मद से राजस्व का अनुमान लगाया है। इसलिए, ईडीआई के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दर अनुमोदन के लिए सुविचारित की गई है। प्रस्तावित टिप्पणी में यह थोड़ा संशोधन किया गया है कि ईडीआई प्रभार सेवा राशि के 1 प्रतिशत की दर से विदेशी और तटीय संबंधित सेवाओं के लिए न्यूनतम अ.डा. 2.00 और रु. 100/- तथा अधिकतम अ.डा. 50.00 और रु. 3500/- के अधीन वसूल किया जाएगा। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि सेवा राशि अन्य करों के अलावा बिल राशि है। इसे किसी भी विसंगति से बचने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी के अंत में शामिल किया गया है।

(xxiii). (क).

मौजूदा एसओआर में, कार्गो-वार प्रशुल्क निर्धारित किया गया है और एचएमसी द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए टनों में औसत दैनिक कार्यनिष्पादन से जोड़ा गया है तथा जलयान के गियर के साथ कार्य करने वाले एचएमसी और गियररहित पोतों के लिए एचएमसी हेतु अलग-अलग दरें निर्धारित की गई हैं। मौजूदा एसओआर में निर्धारित दर कार्यनिष्पादन में वृद्धि के साथ उच्चतर दर निर्धारित करते हुए कुशलता प्रदान करती है। उसके विपरीत, मसौदा प्रस्तावित एसओआर में, पत्तन ने औसत दैनिक कार्यनिष्पादन से संबंधित स्लैब वार प्रशुल्क के साथ जाने का प्रस्ताव किया है।

मुरुगांव स्टीवडोर्स एसोसिएशन (एमएसए) ने यह कहते हुए प्रस्तावित प्रशुल्क पर आपत्ति उठाई है कि इससे 70-100 प्रतिशत के बीच भारी वृद्धि होगी। इससे प्रहस्तित कार्गो की लागत में वृद्धि में योगदान करेगा। एचएमसी के परिचालन के दौरान एचएमसी की अविश्वसनीयता और बार-बार खराब होने पर विचार करते हुए, एमएसए ने अनुरोध किया है कि मौजूदा दरों के 10 प्रतिशत में वृद्धि पर विचार किया जा सकता है। उसी समय, उन्होंने अनुरोध किया था कि एचएमसी की तैनाती अनिवार्य नहीं होगी। यह पत्तन के किसी अन्य उपस्कर/मशीनरी किराये पर लेने का मामला होना चाहिए। इससे समग्र लागत पर भी विचार करते हुए उपयुक्त गियरों/क्रनों के साथ उनके पोतों की योजना बनाने में ट्रेड को ज्यादा लचीलापन देगा।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि मौजूदा एसओआर में, वर्धित उत्पादकता के लिए क्रमशः अवरोही तथा आरोही क्रम में दरों के लिए गियररहित पोतों के लिए अन्य और जलयान के गियर के साथ श्रेणियाँ अर्थात् हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) हैं। इसलिए, इसने पृथक श्रेणी के साथ जाने और एकल स्लैब के साथ केवल एक श्रेणी रखने का प्रस्ताव किया है। यह किया गया है क्योंकि एचएमसी सामान्यतः जलयान के गियरों के साथ टैंडम में परिचालन करता है। पत्तन उपयोक्ता पत्तन के एचएमसी को नियुक्त किए जाने के खिलाफ हैं और जलयान के गियरों में कार्गो को विपश्चित करने की कोशिश करना चाहते हैं। स्लैबों के कारण, पत्तन एचएमसी की परिचालन लागत तक को भी वसूल करने में समर्थ नहीं है। एचएमसी में जलयान गियर की तुलना में उच्चतर क्षमता होती है। मौजूदा एसओआर में, दरें वर्धित उत्पादकता के साथ अवरोही क्रम में निर्धारित की गई हैं। यह प्रस्तावित किया गया है कि एचएमसी के लिए केवल एक स्लैब हो ताकि कम से कम इसकी परिचालनों की लागत वसूल की जा सके।

पत्तन के प्रस्ताव से यह देखा गया है कि कुछ कार्गो मदों जैसे लौह अयस्क फाइन्स/लम्पी/पेलेट्स/बाक्साइट/चूनापत्थर/जिप्सम/मैगनीज आदि के लिए कुछ स्लैबों में मौजूदा दर में कटौती है जबकि प्रस्तावित दर पर कुछ कार्गो मदों के लिए वृद्धि 10 प्रतिशत से 157.5 प्रतिशत के बीच है।

औसत दैनिक कार्यनिष्पादन से संबंधित मौजूदा एसओआर में विभिन्न शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क के लिए स्लैब वार दर के विपरीत प्रस्तावित युक्तिसंगत दर निर्धारित करने के लिए आधार भेजने का पूछने पर, एमओपीटी ने स्पष्ट किया था कि प्रथमतः, माननीय मुंबई उच्च न्यायालय के निदेश के मद्देनजर उस कारण से सभी प्रकार के कोयला/स्लैग तथा कोक के लिए स्लैब हटा दिये गए हैं, गोवा में, बर्थ सं. 10 और 11 में कोयला और कोक प्रहस्तित नहीं किया जा सकता। द्वितीयतः, शेष कार्गो के लिए स्लैबों का युक्तिकरण प्रकृति पर आधारित है और प्रहस्तन कार्यपद्धति अर्थात् एक शुष्क बल्क ग्रेनुलर लम्पी रूप है और अन्य पावर्ड फाइन्स है। इसका उद्देश्य एक से अधिक स्लैबों तथा विवरण से होने वाले व्यक्तिपरक निर्वर्चन के किसी परिदृश्य को कम करना और समान प्रकृति के कार्गो की दरों में एकरूपता लाना है। कुछ कार्गो मदों के लिए प्रस्तावित दरों पर कटौती के संबंध में, एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि कटौती सामान्य उपयोक्ता सेवा के लिए है और वैयक्तिक आयातक/निर्यातक के संदर्भ में नहीं है।

पत्तन एचएमसी के उपयोग को अधिकतम करने और पत्तन को परिचालन की लागत कवर करने में समर्थ बनाने के लिए एमओपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, और यह भी स्वीकार करते हुए कि पत्तन द्वारा अनुमानित राजस्व इस मद से राजस्व अनुमानों को लेता है, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित एचएमसी के लिए युक्तिसंगत प्रशुल्क अनुमोदित किया गया है।

(ख). मौजूदा एसओआर एचएमसी के उपयोग के लिए प्रभार्य प्रभारों को शासित करने वाली (i) से (vii) शर्तें निर्धारित करता है। प्रस्तावित एसओआर में, पत्तन ने मौजूदा टिप्पणी सं. (i),(ii),(iii) और (vi) से (vii) को हटाने का प्रस्ताव किया है।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि उत्पादकता आधारित एक से अधिक स्लैबों के स्थान पर एक स्लैब प्रस्तावित करने के कारण, टिप्पणियां (i) से (iii) और (vi) प्रासंगिक नहीं हैं। टिप्पणी (vii) के संबंध में, इसे पत्तन तथा प्रचलित क्रेन परिचालकों के बीच अनुबंध की निबंधन एवं शर्तों के रूप में लागू नहीं किया जा सकता।

एमओपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित मौजूदा टिप्पणी का हटाना आदेश में दिखाई देता है और इसलिए एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित टिप्पणियों में हटाना अनुमोदित किया गया है।

(xxiv). एमओपीटी ने अनुसूची 4.1 उपस्कर तथा मशीनरी किराये पर लेना के अधीन नई प्रशुल्क मदों जैसे ईओटी क्रेन 8 टन, ईओटी क्रेन 12 टन, ईओटी क्रेन 18 टन, लोको इंजिन पिट प्रभार तथा बोलाई पुल टेस्ट का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने बताया है कि कई ऐसे मौके थे जहां ये उपस्कर अपेक्षित थे परंतु एसओआर में कोई प्रशुल्क प्रचलित नहीं था। एमओपीटी की मंशा प्रत्येक पत्तन उपस्कर तथा मशीनरी के लिए प्रभार लेना है जो कार्गो प्रहस्तन से इतर प्रयोजन के लिए प्रयोग किए जाते हैं। एमओपीटी ने भी स्पष्ट किया है कि पत्तन ने 2017-18 में इन उपर्युक्त सेवाओं में से कोई भी सेवा उपलब्ध नहीं करवाई थी। इसलिए, राजस्व वसूली के लिए प्रपत्र-3 में कोई अनुमानन नहीं दिया गया है।

एमओपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, उपर्युक्त उपस्कर के लिए नई प्रशुल्क मदों का समावेशन जोकि अनिवार्य प्रभार नहीं हैं परंतु सेवा की अपेक्षा पर प्रभार्य है, इसे एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया गया है।

(xxv). (क). एमओपीटी ने विविध प्रभारों की नई अनुसूची के अधीन (i). पक्षों द्वारा निकर्षित सामग्री की डम्पिंग, (ii). 1 मानक लंबाई तेल बूम (मैनपावर और फ्लोटिला लागत, आदि के अलावा) और (iii). स्किमर/कोई ओपीआरसी उपस्कर (मैनपावर और फ्लोटिला लागत, आदि के अलावा) के लिए प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया है। जब पत्तन से उपर्युक्त मद सं. (ii) और (iii) के लिए पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं की प्रकृति स्पष्ट करने यह पुष्टि करने के लिए कहा था कि वे एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 48/49 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं की सूची के अधीन आते हैं, तो एमओपीटी ने स्पष्ट किया था कि पत्तन नेशनल ऑयल स्पिल डिजास्टर कॉन्टीजेंसी प्लान (एनओएसडीसीपी) के अनुसार तेल प्रदूषण तत्परता उपस्कर अनुरक्षित करता है, जिसके लिए पत्तन को इसकी परिचालन संबंधी लागत वहन करनी होगी और इन जरूरतों को उपयोक्ताओं से पूरा करना होगा क्योंकि यह व्यय एसओआर के किन्हीं अन्य शीर्षों के अधीन वसूल नहीं किया जा रहा है।

उपर्युक्त मद सं. (ii) और (iii) के लिए पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं की प्रकृति में उपस्करों का संघटन और इकट्ठे किए गए प्रदूषकों के सही निपटान सहित साइट पर वास्तविक परिचालन शामिल है। ये उपस्कर एनओएसडीसीपी की अपेक्षाओं के अनुसार पत्तन द्वारा खरीदे गए हैं; इसलिए इन प्रभारों को एसओआर में शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन के स्पष्टीकरण के आधार पर और चूंकि ये विविध सेवाएं हैं और यह भी स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता एसोसिएशन ने प्रस्तावित दरों पर आपत्ति नहीं उठाई थी, इसलिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित एसओआर में प्रशुल्क मदों को शामिल किया गया है।

(xxvi). मौजूदा एसओआर और प्रस्तावित एसओआर में कार्गो परिचालनों के लिए प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाए गए 30 टन के पोतांतरक और 32 टन की फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए प्रशुल्क शामिल है। प्रस्तावित दर प्रति टन आधार पर है। प्रस्तावित एसओआर में, उपर्युक्त मदों के लिए मांग किए गए प्रशुल्क के अलावा, पत्तन में पोतांतरकों/फ्लोटिंग क्रेन का परिचालन करने के लिए वार्षिक आधार पर एकमुश्त दर प्रस्तावित करते हुए पोतांतरक और फ्लोटिंग क्रेन के लिए नई प्रशुल्क अनुसूची 4.3 का प्रस्ताव किया है।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पोतांतरकों/फ्लोटिंग क्रेनों का परिचालन करने के लिए वार्षिक प्रभार शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि पत्तन प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहन देना चाहता है और ज्यादा से ज्यादा सेवा प्रदाताओं को निःशुल्क निकासी की सुविधा प्रदान करना चाहता है ताकि प्रतिस्पर्धा से सेवा लागत कम हो और यह ट्रेड के लिए लाभकारी होगा। यह भी सूचित किया गया है कि प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहित करना और किसी के एकाधिकार से बचाव मंत्रालय की नीति है। इसलिए, इन प्रभारों को शामिल किया गया है। पत्तन द्वारा यह भी स्पष्ट किया गया है कि ये प्रभार पत्तन द्वारा बनाये रखे जाने वाले वार्षिक लाइसेंस शुल्क के समकक्ष हैं जबकि अनुसूची 4.4 के अधीन प्रभार प्रति टन अधिकतम दरें हैं, पोतांतरक परिचालक अपने ग्राहकों से वसूल सकते हैं।

इसके अलावा, एमओपीटी ने पत्तनों में पोतांतरकों/फ्लोटिंग क्रेन के परिचालन के लिए और प्राधिकृत निजी परिचालकों द्वारा परिचालित किए जाने के कारण दो प्रशुल्क दरों में भेद करने के लिए प्रस्तावित अनुसूची 4.3 के शीर्षक को "पत्तन में पोतांतरक/फ्लोटिंग क्रेनों के परिचालन के लिए लाइसेंस शुल्क" के रूप में बदलने का अनुरोध किया था।

पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से पत्तन में पोतांतरक/फ्लोटिंग क्रेनों के परिचालन के लिए नई प्रशुल्क अनुसूची 4.3 लाइसेंस शुल्क का समावेशन, प्रस्तावित अनुसूची एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित की गई है।

(xxvii). एमओपीटी ने कार्गो परिचालनों के लिए प्राधिकृत निजी परिचालकों द्वारा उपलब्ध करवाई गई अनुसूची 4.4 पोतांतरक/फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार को हटाने का प्रस्ताव किया है जिसमें कहा गया है कि इस अनुसूची में निर्धारित दरें उस तारीख से तीन महीनों की अवधि के लिए वैध है जिस तारीख को संशोधित एसओआर लागू होगा। यह तीन महीनों के बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जबतक कि अन्यथा विस्तारित नहीं किया जाता है।

चूंकि मौजूदा टिप्पणी अनावश्यक प्रकृति की दिखाई दे रही है, इसलिए टिप्पणी (ii) को हटाने के लिए पत्तन को प्रस्ताव को अनुमोदित किया गया है।

(xxviii). जीएमओईए और एमएसए ने इस ओर ध्यानकर्षित किया था कि वेस्ट ऑफ ब्रेकवॉटर में निष्क्रिय लंगरगाह प्रभारों में 25 प्रतिशत वृद्धि की गई है। एमएसए ने पोतों पर इन प्रभारों को लागू नहीं करने का अनुरोध किया है जो केवल बर्थ उपलब्धता की कमी के कारण अपनी बर्थिंग के लिए

प्रतीक्षारत होते हैं और डब्ल्यूओबी लंगरगाह में किन्हीं कार्यों गतिविधियों में शामिल नहीं होते हैं। एमएसए ने यह भी ध्यानाकर्षित किया है कि ये प्रभार एनएमपीटी, एमबीपीटी और सीओपीटी द्वारा वसूल नहीं किए जाते हैं।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन के पास वर्किंग लंगरगाह और निष्क्रिय लंगरगाह के लिए अलग-अलग प्रभार हैं। निष्क्रिय लंगरगाह के लिए प्रभार वर्किंग लंगरगाह की तुलना में तुलनात्मक रूप से बहुत ही कम होते हैं। यह प्रभार पूर्व एसओआर में भी थे और इसलिए अन्य वीआरसी प्रभारों में यथा लागू 25 प्रतिशत वृद्धि की गई है। एमएसए द्वारा किया गया दावा कि ये प्रभार एनएमपीटी में नहीं हैं यह तथ्यात्मक रूप से सही नहीं है। एनएमपीटी एसओआर रोड स्टेड प्रभार (आरएससी) अर्थात् अनुसूची 2.3.5 निर्धारित करता है जोकि सड़कों पर उनके प्रथम आगमन पर बर्थिंग से पूर्व पहले 48 घंटों तक छूट के साथ सड़कों पर पोतों के विराम के लिए प्रभार्य है। इसके अलावा, एमबीपीटी का एसओआर भी निष्क्रिय प्रभार निर्धारित करता है।

उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि ये प्रभार भी एमओपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित किए गए हैं, प्रस्तावित लंगरगाह प्रभार एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किए गए हैं।

(xxix). रेल/सड़क धर्मकांटों के लिए भारतोलन प्रभार मौजूदा रु. 5.50 प्रति टन से बढ़कार रु. 6.50 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया गया था। मुरुगांव स्टीवडोर्स एसोसिएशन (एमएसए) ने पत्तन सड़क धर्मकांटों के लिए भारतोलन प्रभारों की वृद्धि मौजूदा रु. 5.50 प्रति टन से रु. 6 प्रति टन करने पर विचार करने का अनुरोध किया था। एमओपीटी ने अनुशंसा पर विचार किया था और तदनुसार पत्तन सड़क धर्मकांटों के लिए भारतोलन प्रभार संशोधित प्रस्तावित दरमान में संशोधित कर रु. 6 प्रति टन किए गए हैं।

(xxx). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.1 के अनुसार, महापत्तन न्यास औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत फरे प्रति घंटा के रूप में कार्यों संबंधित सेवाओं के लिए भी कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध करेगा। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापिसी समय और पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय और किसी अन्य पैरामीटर जो पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाया जाता है, के रूप में कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करेगा। एमओपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन सहित टनों/दिन में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्यों संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं और पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन ने पोतों के औसत वापिसी समय और पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय के रूप में कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है।

इस संबंध में, यहां उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानक पत्तन परिसर के भीतर सिर्फ पत्तन द्वारा अपने स्वयं के उपस्कर से चलाये जाने वाले परिचालनों के लिए सुविचारित किए जाने हैं और अपने उपस्कर से पत्तन में सेवाएं प्रदान करने वाले बीओटी परिचालक पर लागू नहीं होंगे जिसके लिए पृथक कार्यनिष्पादन मानक प्रासंगिक आदेश में पहले ही निर्धारित किए जा चुके हैं।

एमओपीटी ने यह भी स्पष्ट किया है कि संशोधित कार्यनिष्पादन मानक पिछले तीन वर्षों के वास्तविक कार्यनिष्पादन का औसत है। एमओपीटी ने संशोधित कार्यनिष्पादन मानकों की विस्तृत गणना भेजी है।

एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक एसओआर के साथ निर्धारित किए गए हैं।

(ख). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के अनुसार, एसओआर भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 100 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा। एसओआर का ऐसा समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित एसओआर प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से आगामी वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू होगा। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एसओआर में वार्षिक सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन लागू होगा। यदि कोई पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक पूरे नहीं कर पाता है तो अगले वर्ष के दौरान किसी सूचकांकन की अनुमति नहीं होगी। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्तमान मामले में वर्ष 2018-19 के लिए सूचकांकन एआरआर में और एसओआर तैयार करने के लिए पहले ही सुविचारित किया जा चुका है। एसओआर में अगला वार्षिक सूचकांकन वर्ष 2019-20 में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन 1 मई 2020 से लागू होगा। ऐसी स्थिति में, इस आशय की एसओआर में टिप्पणी शामिल की जाएगी कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। वार्षिक सूचकांकन एमओपीटी द्वारा एसओआर के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए जाने के अधीन 1 मई 2020 से किया जाएगा। यदि एसओआर में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए एसओआर में कोई सूचकांकन नहीं किया जाएगा। प्रशुल्क नीति, 2018 विनिर्दिष्ट करती है कि एसओआर में वार्षिक सूचकांकन कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन स्वचालित होगा। यह महापत्तन न्यासों से अपेक्षा करता है कि वे इसके लिए प्राधिकरण का रुख करें। पारदर्शिता बनाये रखने के लिए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसम्बर अवधि के लिए अर्जित कार्यनिष्पादन मानकों की घोषणा करे और कैलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर प्राधिकरण को भेजेगा। यदि प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित किए जाते हैं तो पत्तन प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से इस एसओआर में निर्धारित दरों को स्वतः सूचकांकित कर सकता है और प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से सूचकांकित एसओआर लागू कर सकता है। एमओपीटी द्वारा सूचकांकित एसओआर के बारे में पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोगिताओं और प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा।

(xxxi). वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित एसओआर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा। अतः, संशोधित एसओआर की वैधता संशोधित एसओआर के लागू होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए निर्धारित की गई है।

- (xxxii). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 7.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं। पत्तन, यदि वे ऐसा चाहें तो, कम दरें वसूल कर सकते हैं। एमओपीटी कम दरें वसूल करने की अपनी शक्ति का इस्तेमाल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). जैसाकि पहले बताया गया है, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.7 के अनुसार, एमओपीटी को यह सुनिश्चित करना है कि एसओआर में संशोधन करने से पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं हो।
- (ग). यदि सुविचारित रिकार्ड को देखने पर कोई त्रुटि दिखाई देती है तो एमओपीटी भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा।
- (घ). दरमानों को शासित करने वाली शर्तों में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन एमओपीटी द्वारा दिए गए औचित्य/स्पष्टीकरण के आधार पर अनुमोदन के लिए सुविचारित किए गए हैं। एमओपीटी, किन्हीं औचित्यपरक कारणों से, भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण का भी रुख कर सकता है।

18.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एमओपीटी के संशोधित दरमान तथा कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित करता है जिन्हें अलग-से अधिसूचित किया गया है। संशोधित के लागू होने की तारीख और संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तें उसी तरह रहेंगी जैसे पृथक आदेश दिनांक 14 जून 2019 में पहले से निर्दिष्ट किया गया है और संशोधित एसओआर के लागू होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए लागू रहेंगी। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः समाप्त हो जाएगा जबतक कि इस प्राधिकरण द्वारा अन्यथा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

18.2. एमओपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति घंटा औसत फेरों के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानकों की प्रतिबद्धता जताई है। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तनने पोतों के औसत वापसी समय और पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय के रूप में कार्यनिष्पादन मानकों की प्रतिबद्धता जताई है।

18.3. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 में यथा दिए गए एसओआर का सूचकांकन प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाना है। यदि एमओपीटी कार्यनिष्पादन मानकों को पूरा नहीं करता है तो एमओपीटी अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन के लिए पात्र नहीं होगा।

18.4. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अनुसार, एमओपीटी को यह सलाह दी जाती है कि कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत वापसी समय, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय एवं प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के अगले 60 दिनों के भीतर अपने प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजी जाए। इस प्राधिकरण द्वारा कोई अन्य सूचना भी समय-समय पर उपलब्ध करवाई जाएगी।

18.5. वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण एमओपीटी से प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अधीन प्राप्त सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा।

टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./179/19]

**अनुबंध-I(क)**

**फार्म - 1**

एमओपीटी द्वारा प्रेषित महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2018 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन					
रू. लाखों में					
क्र.सं.	विवरण		वाई1 (2015-16)	वाई2 (2016-17)	वाई 3 (2017-18)
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	टिप्पणी 1			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)		19252.05	21489.82	21367.58
(ii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय		4670.56	5308.38	6016.07
(iii).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)		10916.19	14232.51	17624.23
	<b>कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)</b>		<b>34838.80</b>	<b>41030.71</b>	<b>45007.88</b>
(2)	घटायें समायोजन:				
(i).	संपदा संबंधित व्यय				
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)		805.44	895.67	1132.00
	(ख) आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय		195.40	221.25	318.71
	(ग) आबंटित वित्त और विविध व्यय (एफएमई)		367.53	475.69	728.56
	<b>उपजोड़ 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)+(घ)]</b>		<b>1368.37</b>	<b>1592.61</b>	<b>2179.27</b>

(ii).	ऋणों पर व्याज		155.60	135.00	556.63
(iii).	एकमुश्त व्ययों का 2/3, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/ग्रेच्युटी के बकाया, एक्सग्रेसिया के बकाये आदि (प्रत्येक मद की सूची)	टिप्पणी 2			
	( क ) सेवानिवृत्ति ग्रेच्युटियां (एसवीआरएस)		0.00	0.00	0.00
	( ख ) एक्स-ग्रेसिया भुगतान (एसवीआरएस)		0.00	0.00	1953.88
	<b>उपजोड़ 2(iii)=[(क)+(ख)+(ग)]</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>1953.88</b>
(iv).	अधिवर्षिता निधियों जैसे पेंशन निधि, ग्रेच्युटी निधि और छुट्टी नकदीकरण में योगदान का 2/3	टिप्पणी 3	980.57	3062.63	1649.34
(v).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत से ऊपर प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	फार्म 2 के अनुसार	0.00	0.00	638.46
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के कॉलम 2.10 के अधीन श्रासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हों				
	(क) परिचालन व्यय				
	(ख) मूल्यहास				
	(ग) आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय				
	(घ) आबंटित वित्त और विविध व्यय (एफएमई)				
	<b>उपजोड़ 2(vii)=[(a)+(b)+(c)+(d)]</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
	<b>जोड़ 2 = 2(i) + 2(ii) + 2(iii) + 2(iv) + 2(v) + 2(vi) + 2(vii)</b>		<b>2504.54</b>	<b>4790.24</b>	<b>6977.58</b>
(3)	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1 - 2)		32334.26	36240.47	38030.30
(4)	क्र.सं. 3 के औसत व्यय = [ वाई1 + वाई2 + वाई3 ] / 3 + [ 2(iii) / 3 ]			36186.30	
(5)	नियोजित पूंजी				
	(i) 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			44001.22	
	(ii) जोड़ें: 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			10581.88	
	(iii) घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का मूल्य			2509.20	
	(iv) घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को वीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य			0.00	
	(v) घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के कॉलम 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने हेतु प्रासंगिक लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			0.00	

	(vi) जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के कॉलम 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार वर्किंग पूंजी	फार्म 4 और टिप्पणी 4 के अनुसार	
	(क) वस्तुसूची		155.35
	(ख) विविध देनदार		1102.68
	(ग) रोकड़		3585.46
	<b>(घ) (क)+(ख)+(ग) का जोड़</b>		<b>4843.49</b>
	<b>(viii) कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(d)]</b>		<b>56917.39</b>
(6)	क्र.सं. 5(vii) पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16%		<b>9106.78</b>
(7)	<b>31.03.2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)[(4)+(6)]</b>		<b>45293.08</b>
(8)	एआरआर में सूचकांकन @ वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई का 100% अर्थात् @ 3.45% (7*1.0345)		<b>46855.69</b>
(9)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)		<b>46855.69</b>
(10)	ऊपर क्र.सं. 10 में अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर में राजस्व अनुमानन	फार्म 3 एवं टिप्पणी 5 के अनुसार	<b>35973.40</b>
<b><u>प्रमाणपत्र</u></b>			
यह प्रमाणित किया जाता है कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा के निर्धारण हेतु उपर्युक्त विवरण में दी गई सूचना पत्तन न्यास के तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के संदर्भ में सत्यापित किए गए हैं और सही पाये गए हैं।			
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 45%;"> <p>_____ (विनायक राव) वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी</p> <p>दिनांक : स्थान: हैडलैंड, सादा</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>_____ (अमोदा बेने) सनदी लेखाकार</p> <p>दिनांक : स्थान: मरगाओ, गोवा</p> </div> </div>			



## अनुबंध-I(ख)

एमओपीटी द्वारा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा संशोधित महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2018 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन					
रु. लाखों में					
क्र.सं.	विवरण		वाई1 (2015-16)	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	टिप्पणी 1			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)		19252.05	21489.82	21367.58
(ii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय		4670.56	5308.38	6016.07
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)		10916.19	14232.51	17624.23
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)		34838.80	41030.71	45007.88
(2)	घटायें समायोजन:				
(i).	संपदा संबंधित व्यय				
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)		805.44	895.67	1132.00
	(ख) आवंटित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय		195.40	221.25	318.71
	(ग) आवंटित वित्त और विविध व्यय (एफएमई)		367.53	475.69	728.56
	उपजोड़ 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)+(घ)]		1368.37	1592.61	2179.27
(ii)	रेलवे संबंधित व्यय		1679.06	2336.60	2125.07
(iii).	ऋणों पर व्याज		155.60	135.00	556.63
(iv).	एकमुश्त व्ययों का 2/3, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/ग्रेजुटी के बकाया, एक्सग्रेसिया के बकाये आदि (प्रत्येक मद की सूची)	टिप्पणी 2			
	(क) सेवानिवृत्ति ग्रेजुटियां (एसवीआरएस)		0.00	0.00	0.00
	(ख) एक्स-ग्रेसिया भुगतान (एसवीआरएस)		0.00	0.00	1953.88
	उपजोड़ 2(III)=[(क)+(ख)+(ग)]		0.00	0.00	1953.88
(v).	अधिवर्षिता निधियों जैसे पेंशन निधि, ग्रेजुटी निधि और छुट्टी नकदीकरण में योगदान का 2/3	टिप्पणी 3	980.57	3062.63	1649.34
(vi).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत से ऊपर प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	फार्म 2 के अनुसार	0.00	0.00	638.46
(vii).	प्रशुल्क नीति, 2015 के कॉलम 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्ष के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो				
	(क) परिचालन व्यय				
	(ख) मूल्यहास				
	(ग) आवंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय				
	(घ) आवंटित वित्त और विविध व्यय (एफएमई)				
	उपजोड़ 2(vii)=[(a)+(b)+(c)+(d)]		0.00	0.00	0.00
	जोड़ 2 = 2(i) + 2(ii) + 2(iii) + 2(iv) + 2(v) + 2(vi) + 2(vii)+2(viii)		4183.60	7126.84	9102.65
(3)	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1 - 2)		30655.20	33903.87	35905.23
(4)	क्र.सं. 3 के औसत व्यय = [ वाई1 + वाई2 + वाई3 ] / 3 + [ 2(III) / 3 ]		34139.39		

(5)	<b>नियोजित पूंजी</b>		
	(i) 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)		44001.22
	(ii) जोड़ें: 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिशील कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)		10581.88
	(iii) घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का मूल्य		2509.20
	(iv) घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य		0.00
	(v) घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के कॉलम 2.10 के अधीन केपटिव वर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने हेतु प्रासंगिक लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य		0.00
	(vi) जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के कॉलम 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार वर्किंग पूंजी	<b>फार्म 4 और टिप्पणी 4 के अनुसार</b>	
	(क) वस्तुसूची		155.35
	(ख) विविध देनदार		1102.68
	(ग) रोकड़		3585.46
	<b>(घ) (क)+(ख)+(ग) का जोड़</b>		<b>4843.49</b>
	<b>(viii) कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(d)]</b>		<b>56917.39</b>
(6)	<b>क्र.सं. 5(vii) पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16%</b>		<b>9106.78</b>
(7)	<b>31.03.2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)/[(4)+(6)]</b>		<b>43246.17</b>
(8)	<b>एआरआर में सूचकांकन @ वर्ष 2018-19 के लिए लागू इन्फ्ल्यूएआई का 100% अर्थात् @ 3.45% (7*1.0345)</b>		<b>44738.16</b>
(9)	<b>अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)</b>		<b>44738.16</b>
(10)	<b>ऊपर क्र.सं. 10 में अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर में राजस्व अनुमानन</b>	<b>फार्म 3 एवं टिप्पणी 5 के अनुसार</b>	<b>35973.40</b>
<b>CERTIFICATE</b>			
यह प्रमाणित किया जाता है कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा के निर्धारण हेतु उपर्युक्त विवरण में दी गई सूचना पत्तन न्यास के तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के संदर्भ में सत्यापित किए गए हैं और सही पाये गए हैं।			
(विनायक राव) वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी		(अमोदा बेने) सनदी लेखाकार	
दिनांक : स्थान: हैडलैंड, सादा		दिनांक : स्थान: मरगाओ, गोवा	

प्रपत्र - 3

प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व अनुमानन											
क्र.सं.	विवरण	मीजूदा प्रशुल्क		प्रस्तावित		लेवी की इकाई	वर्ष 2017-18 के दौरान सिर्फ पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात		प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व अनुमानन (रू. लाखों में)	मीजूदा प्रशुल्क में वृद्धि %	
(1)	(2)	(3)		(5)		(6)	(8)		(9) = 5*8	(10) = (5-3)/3	(10) = (5-3)/3
		विदेशी (ब.डा.)	तटीय (रू.)	विदेशी (ब.डा.)	तटीय (रू.)		विदेशी	तटीय		विदेशी	तटीय
	पत्तन देयताएं										
1	पोत	0.2696	7.56	0.3370	9.45	जीआरटी	19584390	5975906	5052.34	25%	25%
2	कूज पोत	0.1348	3.78	0.3500	0.3500	जीआरटी	479554		114.13		
3	कार्गो होने वाले बार्ज	6000	6000			वार्षिक			0.00		
4	बंकर/जल बार्ज	6000	6000			वार्षिक			0.00		
5	आनंद नौकाएं	10000	10000			मासिक			0.00		
	त्रिल रजिस्टर से	0.35	0.35	0.35	0.35	जीआरटी	1955369	8676	467.41		
	पाइलटेज										
1	पोत - पाइलटेज										
	30000 जीआरटी तक	0.5744	15.76	0.7180	19.70	जीआरटी	13400299	3458350	7223.36	25%	25%
	30001 से 60000 जीआरटी	0.4595	12.61	0.5744	15.76	जीआरटी	4685783		1830.01	25%	25%
	60001 जीआरटी और अधिक	0.4021	11.03	0.5026	13.79	जीआरटी	1978257		676.09	25%	25%
2	पोत-स्थानांतरण (ईओबी)										
	30000 जीआरटी तक	0.0881	2.42	0.1795	4.93	जीआरटी/ एकट	2373499	804943	329.37	103.75%	103.72%
	30001 से 60000 जीआरटी	0.0706	1.94	0.1436	3.94	जीआरटी/ एकट	374602	1236	36.63	103.40%	103.09%
	60001 जीआरटी और अधिक	0.0616	1.69	0.1257	3.45	जीआरटी/ एकट	80208	0	6.86	104.06%	104.14%
	पोत-स्थानांतरण (डब्ल्यूओबी)										
	30000 जीआरटी तक	0.0881	2.42	0.3590	9.85	जीआरटी/ एकट	1437856	1145227	463.79	307.49%	307.02%
	30001 से 60000 जीआरटी	0.0706	1.94	0.2872	7.88	जीआरटी/ एकट	331885	177958	78.84	306.80%	306.25%
	60001 जीआरटी और अधिक	0.0616	1.69	0.2513	6.89	जीआरटी/ एकट	47158	0	8.06	307.95%	307.92%

3	रद्दीकरण									
	पाइलट बुकिंग किए जाने के समय से 2 घंटे पहले	0	0	0.0000	0.00	सं.			0.00	
	पाइलट बुकिंग किए जाने के समय से 2 घंटे से कम	200.2950	5495.69	500.0000	15000.00	सं.	8	9	4.07	149.63%
	पाइलट बुकिंग के बाद प्राप्त (यथा लागू विराम प्रभारों के अलावा)	300.4458	8243.63	750.0000	20000.00	सं.	3	11	3.73	149.63%
4	विराम प्रभार	855.3692	23469.62	3207.6345	88000.00	घंटा	20	7	49.78	275%
5	डब्ल्यूआईएसएल के लिए - हॉट मूव									
	30000 जीआरटी तक	0.5744	15.76			जीआरटी	30000		0.00	
	30001 से 60000 जीआरटी	0.4595	12.61			जीआरटी	3036		0.00	
	60001 जीआरटी और अधिक	0.4021	11.03			जीआरटी			0.00	
	डब्ल्यूआईएसएल के लिए - कोल्ड मूव (दोनों आवागमन)									
	30000 जीआरटी तक	1.1488	31.52			जीआरटी		1299	0.00	
	30001 से 60000 जीआरटी	0.9190	25.22			जीआरटी			0.00	
	60001 जीआरटी और अधिक	0.8042	22.06			जीआरटी			0.00	
	डब्ल्यूआईएसएल के लिए - कोल्ड मूव (दोनों में से एक आवागमन)									
	30000 जीआरटी तक	0.86160	23.64			जीआरटी		652268	0.00	
	30001 से 60000 जीआरटी	0.68925	18.92			जीआरटी			0.00	
	60001 जीआरटी और अधिक	0.60315	16.55			जीआरटी			0.00	
	<b>बर्थ किराया प्रभार</b>									
	<b>बर्थों में</b>									
	कार्गो/कंटेनर पोत/पोतांतरक	0.0062	0.17	0.0078	0.21	जीआरटी/घंटा	310525856	106242223	1862.11	25%
	लिक्रिड ब्लक पोत	0.0096	0.26	0.0120	0.33	जीआरटी/घंटा	32096194	60579018	458.77	25%
	क्रूज पोत	0.0304	0.83			जीआरटी/घंटा	4765352	486	0.00	25%
	भारतीय नौसेना/तट रक्षक पोत और अनुसंधान पोतों, सर्वेक्षण पोतों आदि सहित अन्य पोत	0.0759	2.08	0.0949	2.60	जीआरटी/घंटा	247962	15455364	417.84	25%
	विदेशी नौसेना/तट रक्षक पोत	0.1212	3.33	0.1515	4.16	जीआरटी/घंटा	4237140		436.48	25%
	<b>भूरिंग डॉल्फिनों पर</b>									
	कार्गो/कंटेनर पोत/पोतांतरक	0.0031	0.09	0.0039	0.11	जीआरटी/घंटा	246779739	26609367	680.15	25%
	लिक्रिड ब्लक पोत	0.0048	0.13	0.0060	0.16	जीआरटी/घंटा		489583	0.80	25%
	क्रूज पोत	0.0152	0.42			जीआरटी/घंटा			0.00	25%

	भारतीय नौसेना/तट रक्षक पोत और अनुसंधान पोतों, सर्वेक्षण पोतों आदि सहित अन्य पोत	0.0569	1.56	0.0711	1.95	जीआरटी/घंटा		7350	0.14	25%	25%
	विदेशी नौसेना/तटरक्षक पोत	0.0909	2.49	0.1136	3.11	जीआरटी/घंटा			0.00	25%	25%
	<b>लंगरगाह प्रभार</b>										
	<b>कार्बरेट लंगरगाह</b>										
1	कार्गो/कंटेनर पोत/पोतांतरक	0.0012	0.03	0.0015	0.04	जीआरटी/घंटा	982702758	116647970	1046.02	25%	25%
2	लिक्विड बल्क पोत	0.0019	0.05	0.0024	0.06	जीआरटी/घंटा			0.00	25%	25%
3	कूज पोत	0.0061	0.19			जीआरटी/घंटा			0.00	25%	25%
	<b>निष्क्रिय लंगरगाह</b>									25%	25%
	कार्गो/कंटेनर पोत/पोतांतरक	0.0006	0.02	0.0008	0.03	जीआरटी/घंटा	1368048275	170228558	740.21	25%	25%
	लिक्विड बल्क पोत	0.0010	0.03	0.0013	0.04	जीआरटी/घंटा	27828613	28842738	34.47	25%	25%
	कूज पोत	0.0030	0.09			जीआरटी/घंटा	4929450	75440	0.00	25%	25%
	भारतीय नौसेना/तट रक्षक पोत और अनुसंधान पोतों, सर्वेक्षण पोतों आदि सहित अन्य पोत	0.0190	0.52	0.0238	0.65	जीआरटी/घंटा	14936	27807625	180.99	25%	25%
	विदेशी नौसेना/तटरक्षक पोत	0.0303	0.83	0.0379	1.04	जीआरटी/घंटा	68213		1.76	25%	25%
	<b>जल की आपूर्ति एवं विविध प्रभार</b>									25%	25%
1	बर्थ में	6.1753	169.43	7.7191	211.79	1000 लिटर	8190	23604	92.98	25%	25%
2	बार्जों में									25%	25%
	(क) ब्रेक वॉटर के भीतर	8.3141	228.15	10.3926	285.19	1000 लिटर	2000	2785	22.08	25%	25%
	(ख) ब्रेक वॉटर के आगे	10.6887	293.28	13.3609	366.60	1000 लिटर	3750	5150	52.95	25%	25%
	<b>पानी का रद्दीकरण</b>									25%	25%
	ईओबी में आपूर्ति के लिए	112.13	3076.45	140.1625	3845.56				0.00	25%	25%
	डब्ल्यूओबी में आपूर्ति के लिए	224.25	6152.97	280.3125	7691.21				0.00	25%	25%
	<b>जल बार्ज के लिए विराम प्रभार</b>									25%	25%
	ईओबी में आपूर्ति के लिए	56.063	1538.23	70.0788	1922.79	आधा घंटा			0.00	25%	25%
	डब्ल्यूओबी में आपूर्ति के लिए	112.125	3076.52	140.1563	3845.65	आधा घंटा			0.00	25%	25%
3	टग किराया प्रभार	855.3692	23469.62	1069.2115	45000.00	घंटा	13	1206	552.15	25%	91.74%
	<b>निकर्षण लेवी</b>									25%	25%
	50001-60000 जीआरटी (1 जून से 30 सितंबर तक केवल) (	0.3880	15.60	0.4850	19.50	जीआरटी			0.00	25%	25%

	60001 से 75000 जीआरटी	1.7768	71.43	2.2210	89.29	जीआरटी			0.00	25%	25%
	75001 जीआरटी और अधिक	2.3691	95.24	2.9614	119.05	जीआरटी			0.00	25%	25%
									<b>22924.37</b>		
		<b>विदेशी (ब.डा.)</b>	<b>तटीय (रु.)</b>	<b>विदेशी (ब.डा.)</b>	<b>तटीय (रु.)</b>		<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>		<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>
<b>क</b>	<b>घाटशुल्क</b>										
<b>I.</b>	<b>शुष्क बल्क कार्गो</b>										
1	लौह अयस्क	24.00	24.00	27.60	27.60	टन	1340147	140834	408.75	15.00%	15.00%
	लौह अयस्क	14.40	14.40	16.56	16.56	टन	8769156	232364	1490.65	15.00%	15.00%
2	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	27.00	27.00	31.05	31.05	टन			0.00	15.00%	15.00%
3	बाक्साइट	27.00	16.20	31.05	18.63	टन			0.00	15.00%	15.00%
4	सीमेंट/क्लिकर/चूनापत्थर/जिप्सम/निकेल/अल्युमिना/बेन्टोनाइट	42.00	25.20	48.30	28.98	टन	188359	70959	111.54	15.00%	15.00%
5	पिंग आयरन/स्लैग	48.00	28.80	55.20	33.12	टन	133004	115367	111.63	15.00%	15.00%
6	ताप कोयला और इसके किस्में	55.00	55.00	63.25	63.25	टन			0.00	15.00%	15.00%
7	सभी प्रकार के कोक	55.00	33.00	63.25	37.95	टन	448775	375291	426.27	15.00%	15.00%
8	बुड़ चिप्स	40.00	24.00	46.00	27.60	टन	373237		171.69	15.00%	15.00%
9	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	50.00	30.00	57.50	34.50	टन	180324		103.69	15.00%	15.00%
10	कच्ची चीनी, गेहूं एवं अनाज तथा सभी प्रकार की दालें	40.00	24.00	46.00	27.60	टन			0.00	15.00%	15.00%
11	सभी प्रकार के धातु कबाड़	55.00	33.00	63.25	37.95	टन			0.00	15.00%	15.00%
12	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए सभी अन्य शुष्क बल्क कार्गो	55.00	33.00	63.25	37.95	टन			0.00	15.00%	15.00%
	<b>ब्रेक बल्क कार्गो</b>									15.00%	15.00%
1	सभी प्रकार की स्टील कोइलें	51.00	30.60	58.65	35.19	टन	1112315	132762	699.09	15.00%	15.00%
2	बार्स, इनगॉट्स, सभी प्रकार के पाइप, टिम्बर/लकड़ी के लट्टे	66.00	39.60	75.90	45.54	टन			0.00	15.00%	15.00%
3	ग्रेनाइट/मारबल्स	51.00	30.60	58.65	35.19	टन	170134		99.78	15.00%	15.00%
4	खनिज और सभी प्रकार के अयस्क बैगों, गुट्टिकाओं में आदि	51.00	30.60	58.65	35.19	टन			0.00	15.00%	15.00%
5	मशीनरी तथा परियोजना कार्गो	132.00	79.20	151.80	91.08	टन	1115	539	2.18	15.00%	15.00%
6	हथियार, आयुध, विस्फोटक और रक्षा भंडार	147.00	88.20	169.05	101.43	टन			0.00	15.00%	15.00%
7	मवेशी, बकरियां, भेड़			30.00	18.00	टन					
8	चारा			5.00	3.00	टन					
9	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए सभी अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	66.00	39.20	75.90	45.08	टन	11000	1223	8.90	15.00%	15.00%
	<b>लिक्विड बल्क कार्गो</b>					टन				15.00%	15.00%
1	पेट्रोलियम, ऑयल एवं ल्यूबरिकैंट्स और पीओएल उत्पाद	193.00	193.00	500.00	500.00	टन		620270	3101.35	159.07%	159.07%
2	कास्टिक सोडा	86.00	51.60	98.90	59.34	टन	14242		14.09	15.00%	15.00%

[illegible]

2.3	कार्यो मंडारण प्रभार	विदेशी (ब.डा.)	तटीय (रु.)	विदेशी (ब.डा.)	तटीय (रु.)						
I.	शुष्क बल्क - आयात										
	विलंबशुल्क 1-10 दिन	6.00	6.00	10.00	10.00	टन/दिन	1235167		123.50	66.65%	66.65%
	विलंबशुल्क 11-20 दिन	12.00	12.00	15.00	15.00	टन/दिन	595911		89.39	25.00%	25.00%
	विलंबशुल्क 21-30 दिन	24.00	24.00	30.00	30.00	टन/दिन	236657		71.00	25.00%	25.00%
	विलंबशुल्क 31वें दिन से आगे	48.00	48.00	75.00	75.00	टन/दिन	124544		93.41	56.25%	56.25%
	शुष्क बल्क - निर्यात										
	विलंबशुल्क 21-30 दिन	1.00	1.00	2.00	2.00	टन/दिन			0.00	100.00%	100.00%
	विलंबशुल्क 31-45 दिन	3.00	3.00	5.00	5.00	टन/दिन			0.00	66.66%	66.66%
	विलंबशुल्क 46वें दिन से आगे	6.00	6.00	8.00	8.00	टन/दिन			0.00	33.33%	33.33%
	ब्रेक बल्क - आयात										
	विलंबशुल्क 1-7 दिन	7.00	7.00	10.00	10.00	टन/दिन	145689	8702	15.44	42.84%	42.84%
	विलंबशुल्क 8-15 दिन	14.00	14.00	15.00	15.00	टन/दिन	57467	2337	8.97	7.14%	7.14%
	विलंबशुल्क 15-30 दिन	28.00	28.00	30.00	30.00	टन/दिन	37686		11.31	7.14%	7.14%
	विलंबशुल्क 31वें दिन से आगे	35.00	35.00	75.00	75.00	टन/दिन	14138		10.60	114.29%	114.29%
	ब्रेक बल्क - निर्यात										
	विलंबशुल्क 1-7 दिन	3.00	3.00	2.00	2.00	टन/दिन	2376878		47.54	-33.33%	-33.33%
	विलंबशुल्क 8-15 दिन	6.00	6.00	2.00	2.00	टन/दिन	594740		11.89	-66.67%	-66.67%
	विलंबशुल्क 15-30 दिन	9.00	9.00	5.00	5.00	टन/दिन	722258		36.11	-44.45%	-44.45%
	विलंबशुल्क 31वें दिन से आगे	18.00	18.00	8.00	8.00	टन/दिन	30404		2.43	-55.56%	-55.56%
	भूमि किराया/विलंबशुल्क विस्फोटक/										
	खतरनाक/जोखिमपूर्ण माल पर										
	बल्क अथवा ब्रेक बल्क में	10000.00	10000.00	11500.00	11500.00	प्रति टन	135		15.53	15.00%	15.00%
	कंटेनरों में	5000.00	5000.00	2500.00	2500.00	प्रति टीईयू	1821		45.53	-50.00%	-50.00%



[illegible]

तट परिचालन प्रभार											
1	आर एंड डी यार्ड/खुले प्लॉट में स्टील स्लैबों तथा कोइलों की लदाई/उतराई	13.50		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
		12.60		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
		11.70		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
		10.80		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
2	शेडों/खुले प्लॉट में अल्यूमिना/सी.पी. कोक जम्बो बैगों में की लदाई/उतराई	27.00		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
		23.40		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
		21.60		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
		19.80		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
3	ट्रकों/बैगनों से शेड में/से उर्वरक/चीनी/खाद्यान्नों आदि की बैग कार्गो लदाई/उतराई (एक परिचालन)	63.00		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
		54.00		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
		45.00		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
4	बैग कार्गो (बर्थों में निवल स्लिंगों पर रखने के लिए और शेड में ट्रकों में लदाई) (दो तट परिचालन)	126.00		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
		108.00		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
		90.00		0.00	0.00	प्रति टन/टीईयू			0.00		
भरण/खाली करना प्रभार		1200.00	720.00	1200.00	720.00	प्रति टन/टीईयू	831	534	13.82	0.00%	0.00%
कंटेनर/विविध प्रहस्तन											
1	पोतों पर/से कंटेनर लदाई/उतराई	21000.00	12600.00			पाली/हुक	124	332	0.00		
2	मशीनरी और परियोजना कार्गो	50000.00	30000.00	57500.00	34500.00	पाली/हुक	4	2	2.99	15.00%	15.00%
3	हथियार, आयुध, विस्फोटक और रक्षा भंडार	100000.00	60000.00	115000.00	69000.00	पाली/हुक			0.00	15.00%	15.00%
इलेक्ट्रॉनिक डाटा इंटरचेंज प्रभार		विदेशी (ब.डा.)	तटीय (रु.)								
	पोत संबंधित	50.00	2000.00	50.00	3500.00	दस्तावेज			70.31		
	कार्गो संबंधित/सीएचएलडी		2000.00	50.00	3500.00	दस्तावेज			0.00		
	कंटेनर घाटशुल्क		1000.00	2.00	100.00	दस्तावेज			0.00		
	कंटेनर भंडारण	15.00	500.00	2.00	100.00	दस्तावेज			0.00		
कूज संबंधित प्रभार		विदेशी (ब.डा.)	तटीय (रु.)						0.00		
	चढ़ने के लिए	604.00	390.00			यात्री	202		0.00		
	उतरने के लिए	604.00	390.00			यात्री	56		0.00		
	अंतरण यात्री के लिए	605.00	312.00			यात्री	8695		0.00		

[illegible]

	गिवररहित पोतों के लिए मोबाइल हारबर क्रेन										
	शुष्क बल्क कार्गो										
1	लौह अयस्क फाइन्स/लम्पी/पेलेट्स, वाक्साइट/चूनापत्थर/जिप्सम	40.00	24.00	55.00	33.00	टन	38303		21.07	37.50%	37.50%
		50.00	30.00	55.00	33.00	टन	9352		5.14	10.00%	10.00%
		65.00	39.00	55.00	33.00	टन			0.00	-15.38%	-15.38%
2	मैगनीज/सीमेंट/क्लिकर/निकेल/वेन्टोनाइट/पिंग आयरन	46.00	27.60	55.00	33.00	टन			0.00	19.57%	19.57%
		55.00	33.00	55.00	33.00	टन		3590	1.18	0.00%	0.00%
		73.00	43.80	55.00	33.00	टन			0.00	-24.66%	-24.66%
3	कोयला/स्लेग	50.00	30.00	0.00	0.00	टन			0.00	-100.00%	-100.00%
		60.00	36.00	0.00	0.00	टन			0.00	-100.00%	-100.00%
		80.00	48.00	0.00	0.00	टन			0.00	-100.00%	-100.00%
4	सभी प्रकार के कोयले	80.00	48.00	0.00	0.00	टन			0.00	-100.00%	-100.00%
		90.00	54.00	0.00	0.00	टन			0.00	-100.00%	-100.00%
		100.00	60.00	0.00	0.00	टन			0.00	-100.00%	-100.00%
5	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल, कच्ची चीनी, गेहूँ और अनाज तथा सभी प्रकार की दालें आदि	45.00	27.00	103.00	61.80	टन			0.00	128.89%	128.89%
		55.00	33.00	103.00	61.80	टन			0.00	87.27%	87.27%
		65.00	39.00	103.00	61.80	टन	13039		13.43	58.46%	58.46%
6	बुड चिप्स और अन्य समान हल्के कार्गो	40.00	24.00	103.00	61.80	टन	300		0.31	157.50%	157.50%
		50.00	30.00	103.00	61.80	टन	24563		25.30	106.00%	106.00%
		65.00	39.00	103.00	61.80	टन			0.00	58.46%	58.46%
	ब्रेक बल्क कार्गो										
1	स्टील कोइलें/स्लैब/बार्स/सभी प्रकार के इनगॉट्स, ग्रेनाइट/मारबल्स	70.00	42.00	175.00	105.00	टन	26962	5629	53.09	150.00%	150.00%
		80.00	48.00	175.00	105.00	टन	22157	5430	44.48	118.75%	118.75%
		90.00	54.00	175.00	105.00	टन	18020		31.54	94.44%	94.44%
2	सभी प्रकार के पाइप, टिम्बर/लकड़ी के लट्टे	130.00	78.00	200.00	120.00	टन			0.00	53.85%	53.85%
		140.00	84.00	200.00	120.00	टन			0.00	42.86%	42.86%
		150.00	90.00	200.00	120.00	टन			0.00	33.33%	33.33%
3	सभी कार्गो जम्बो बैग में	80.00	48.00	125.00	75.00	टन	4938		6.17	56.25%	56.25%
		85.00	51.00	125.00	75.00	टन	779		0.97	47.06%	47.06%
		90.00	54.00	125.00	75.00	टन			0.00	38.89%	38.89%
4	सभी प्रहस्तित कार्गो नेट स्लिंगों का इस्तेमाल करते हुए	200.00	120.00	300.00	180.00	टन			0.00	50.00%	50.00%
		220.00	132.00	300.00	180.00	टन			0.00	36.36%	36.36%
		250.00	150.00	300.00	180.00	टन			0.00	20.00%	20.00%

	मोबाइल हारबर क्रेन द्वारा कंटेनर प्रहस्तन										
	सामान्य कंटेनर लदा हुआ- 20'	1,603.00	962.00	1844.00	1107.00	संख्या	1948	602	42.59	15.03%	15.07%
	सामान्य कंटेनर लदा हुआ- 21' से 40'	2,405.00	1,443.00	2766.00	1660.00	संख्या	1116	6	30.97	15.01%	15.04%
	सामान्य कंटेनर लदा हुआ - 40' से अधिक	3,207.00	1,924.00	3689.00	2213.00	संख्या			0.00	15.03%	15.02%
	सामान्य कंटेनर खाली - 20'	1,283.00	770.00	1476.00	886.00	संख्या	812	208	13.83	15.04%	15.07%
	सामान्य कंटेनर खाली - 20' से 40'	1,924.00	1,154.00	2213.00	1328.00	संख्या	741	24	16.72	15.02%	15.08%
	सामान्य कंटेनर खाली - 40' से अधिक	2,565.00	1,539.00	2950.00	1770.00	संख्या			0.00	15.01%	15.01%
	जोखिमपूर्ण कंटेनर लदा हुआ - 20'	2,004.00	1,203.00	2305.00	1384.00	संख्या	398		9.17	15.02%	15.05%
	जोखिमपूर्ण कंटेनर लदा हुआ - 20' से 40'	3,006.00	1,804.00	3457.00	2075.00	संख्या	31		1.07	15.00%	15.02%
	जोखिमपूर्ण कंटेनर लदा हुआ - 40' से अधिक	4,008.00	2,405.00	4610.00	2766.00	संख्या			0.00	15.02%	15.01%
	जोखिमपूर्ण कंटेनर खाली - 20'	1,603.00	962.00	1844.00	1107.00	संख्या	32		0.59	15.03%	15.07%
	जोखिमपूर्ण कंटेनर खाली - 20' से 40'	2,405.00	1,443.00	2766.00	1660.00	संख्या	2		0.06	15.01%	15.04%
	जोखिमपूर्ण कंटेनर खाली - 40' से अधिक	3,207.00	1,924.00	3689.00	2213.00	संख्या			0.00	15.03%	15.02%
	स्वयं के एंकर का इस्तेमाल करते हुए पोतांतरक/अंतर-लदानक/फ्लोटिंग क्रेन प्रभार										
	प्राथमिक लदाई	10.00		20.00	0.00	टन			0.00	100.00%	100.00%
	अपटॉपिंग	5.00		10.00	0.00	टन			0.00	100.00%	100.00%
	विविध प्रभार										
	उपस्कर एवं मशीनरी किराये पर लेना										
	मोबाइल हारबर क्रेन	23500.00		27025.00	0.00	घंटा	6		1.62	15.00%	0.00%
	3 टन फोर्कलिफ्ट	1000.00		1150.00	0.00	घंटा			0.00	15.00%	0.00%
	8 टन टीआईएल बुल क्रेन	1200.00		1380.00	0.00	घंटा	6		0.08	15.00%	0.00%
	10 टन डीएएल क्रेन	1400.00			0.00	घंटा			0.00	15.00%	0.00%
	11 टन एसीई क्रेन	1500.00		1725.00	0.00	घंटा	152		2.62	15.00%	0.00%
	45 मी.ट. ओमेगा मोबाइल क्रेन	4500.00			0.00	घंटा			0.00	15.00%	0.00%
	75 मी.ट. टीआईएल क्रेन	6000.00		6900.00	0.00	घंटा	264		18.22	15.00%	0.00%
	ईओटी क्रेन 8 टन			2500.00		घंटा			0.00		
	ईओटी क्रेन 12 टन			3750.00		घंटा			0.00		
	ईओटी क्रेन 18 टन			5625.00		घंटा			0.00		
	लोको इंजिन पिट प्रभार	1397.83		2000.00		घंटा			0.00		
	बोलाई पुल टेस्ट	10000.00		25000.00		टेस्ट	6		1.50	150.00%	
	फ्लोटिला - लॉच किराये पर लेना	100000.00		120000.00	0.00	8 घंटों की पाली	42		50.40	20.00%	100.00%

[illegible]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 17th July, 2019

**No. TAMP/11/2019-MOPT.**—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), had disposed of the proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for general revision of its Scale of Rates, on 14 June 2019. Considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved by this Authority on 14 June 2019 was notified in the Gazette of India on 11 July 2019 vide Gazette No. 245. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order connected with disposal of the proposal of the MOPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports****Case No. TAMP/11/2019-MOPT****Mormugao Port Trust**

---

**Applicant****QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**(Passed on this 14<sup>th</sup> day of June 2019)

This case relates to the proposal dated 19 January 2019 received from Mormugao Port Trust (MOPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The existing SOR of the MOPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/38/2016-MOPT dated 17 November 2016 which was notified in the Gazette of India on 12 January 2017 vide Gazette No.15. The validity of existing SOR of MOPT is expiring on 31 March 2019.

2.2. Subsequently, the MOPT approached this Authority in May 2018 for revision of Wharfage Charges on POL and POL Products in view of severe financial crisis faced by the port due to stoppage of iron ore and coal handling. The said proposal was approved by this Authority vide its Order No.TAMP/39/2016-MOPT dated 31 July 2018. The validity of the approved rate was made coterminus with the validity of the existing SOR of the MOPT i.e. till 31 March 2019.

3.1. The existing SOR of the MOPT and revision in the wharfage rate of POL and POL products was approved by this Authority under the Tariff Policy, 2015 issued by the MOS. The validity of the Tariff Policy, 2015 issued on 13 January 2015 is for 3 years i.e. till 12 January 2018. The validity of the said Tariff Policy, 2015 was extended by the MOS till 25 December 2018.

3.2. The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No.IWT-II/28/2018-IWT dated 26 December 2018 has issued the new "Tariff Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018" for determination of SOR which are due for revision in Major Port Trusts with effect from 1 April 2019 under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act 1963. In compliance with the direction issued by the Government of India, this Authority has notified the Tariff Policy Guidelines, 2018 in the Gazette of India vide Gazette No.17 dated 16 January 2019. The Tariff Policy, 2018 has come into effect from 26 December 2018. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2018, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy was notified in the Gazette of India vide Gazette No.207 dated 4 June 2015. The said Working Guidelines, 2018 was forwarded to all Major Port Trusts including MOPT vide our letter dated 04 February 2019.

4.1. In this backdrop, the MOPT has filed its proposal following Tariff Policy, 2018 vide its letter No.FA/COST/125/2018/288 dated 19 January 2019 for general revision of its SOR. The highlights of the proposal are as under:

- (i). As per the working the Annual Revenue Requirement is ₹476.72 crores. Considering the huge increase required to meet the ARR, Port has interminably discussed and proposed increase in the SOR which the users can bear.

4.2. The MOPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form 3. The ARR and revenue estimation at Form-3 are duly certified by the practicing Chartered Accountant and Finance and Chief Accounts Officer. All other annexures required as per the working guidelines issued by TMAP are also furnished.

(i). A summary position of ARR computation furnished by MOPT is tabulated below:

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Description		Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1)	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>	<b>Note 1</b>			
(i).	Operating Expenses (including depreciation)		19252.05	21489.82	21367.58
(ii).	Management & General Overheads		4670.56	5308.38	6016.07
(iii).	Finance and Miscellaneous Expenses (FME)		10916.19	14232.51	17624.23
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)</b>		<b>34838.80</b>	<b>41030.71</b>	<b>45007.88</b>
(2)	<b>Less Adjustments:</b>				
(i).	<b>Estate Related Expenses</b>				
	(a) Operating Expenses (including depreciation)		805.44	895.67	1132.00
	(b) Allocated Management & Administrative Overheads		195.40	221.25	318.71
	(c) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)		367.53	475.69	728.56
	<b>Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)]</b>		<b>1368.37</b>	<b>1592.61</b>	<b>2179.27</b>
(ii).	<b>Interest on loans</b>		155.60	135.00	556.63
(iii).	<b>2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)</b>	<b>Note 2</b>			
	( a ) Retirement Gratuities (SVRS)		0.00	0.00	0.00
	( b ) Ex-gratia payments (SVRS)		0.00	0.00	1302.59
	<b>Subtotal 2(iii)=[(a)+(b)+(c)]</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>1302.59</b>
(iv).	<b>2/3rd of the Contribution to the Pension Fund</b>	<b>Note 3</b>	824.00	1200.00	0.00
(v).	<b>Management &amp; General Overheads over and above 25% of the Aggregate of the Operating Expenditure and Depreciation</b>	<b>As per Form 2</b>	0.00	0.00	638.46
(vi).	<b>Expenses relevant for Tariff Fixation of Captive Berth, if any governed under Cl. 2.10 of the Tariff Policy, 2015</b>				
	(a) Operating Expenses		-	-	-
	(b) Depreciation		-	-	-
	(c) Allocated Management & Administrative Overheads		-	-	-
	(d) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)		-	-	-
	<b>Subtotal 2(vii)=[(a)+(b)+(c)+(d)]</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
	<b>Total 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)</b>		<b>2347.97</b>	<b>2927.61</b>	<b>4676.95</b>
(3)	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1 - 2)</b>		<b>32490.83</b>	<b>38103.10</b>	<b>40330.93</b>
(4)	<b>Average Expenses of Sl. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3</b>		<b>36974.95</b>		
(5)	<b>Capital Employed</b>				
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)		44001.22		
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited		10581.88		



	Annual Accounts)		
	(iii) Less: Net Value of Fixed Assets related to Estate Activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts		2509.20
	(iv) Less: Net Value of Fixed Assets, if any, transferred to BOT operator as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts		0.00
	(v) Less: Net Value of Fixed Assets as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under Cl. 2.10 of the Tariff Policy, 2015		0.00
	(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in Cl 2.5 of the Working Guidelines	As per Form 4 & Note 4	
	(a) Inventory		155.35
	(b) Sundry Debtors		1102.68
	(c) Cash		3585.46
	(d) Sum of (a)+(b)+(c )		4843.49
	(vii) Total Capital Employed		56917.39
	[(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]		
(6)	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5 (vii)		9106.78
(7)	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31.03.2018 [(4)+(6)]		46081.73
(8)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e. @ 3.45% (7*1.0345)		47671.55
(9)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)		47671.55
(10)	Revenue Estimation at the proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sl. No. 10 above	As per Form 3 & Note 5	35872.46
	Revenue Gap		11799.09

(ii). The MOPT has furnished detailed working of revenue estimation in Form 3 for the proposed tariff for the actual traffic handled by the Port during the year of 2017-18. As per the said form, the total revenue estimated at the proposed tariff from Cargo, Vessel, Miscellaneous charges is ₹35872.46 lakhs.

(iii). The Performance Standards proposed by MOPT in Form - 6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed performance standards
		2018-19
(1).	<b>Cargo Related Services</b>	
(a).	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	(i). Dry bulk cargo	6,000
	(ii). Break bulk cargo	2,500
	(iii). Liquid bulk cargo	6,000
(b).	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	8

(2).	<b>Vessel Related Services</b>	
(a).	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	2.50
(b).	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days) (Port's A/c)	5.29

- (iv). Reasons weigh and warrant revision of Port charges:
- To recover the rising cost of operations from individual segments by applying cost recovery principles;
  - To generate adequate internal resources to meet with growing requirements for creation and upgrading the existing Port infrastructure in order to remain globally competitive and to provide efficient and cost-effective services to the Port Users.
- (v). As stipulated in clause 2.3 of the Tariff Policy, 2018, the Scale of Rates (SoR) is drawn based on the indexed ARR which is the ceiling limit computed by indexing the ARR so assessed as on 31st March 2018 by 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year 2018-19 as communicated by TAMP to the Major Port Trusts. The total traffic handled by the Port during the year 2017-18 is 26.90 million tonnes which has been considered for revision of port tariff.
- (vi). New concessional rates have been introduced for storage of Cargo and Containers outside custom bound area to attract additional cargo.
- (vii). In order to achieve the AAR at the traffic levels of 2017-18, the existing rates have to be increased by 106.19%.
- (viii). The charges are proposed to be increased generally as under:
- Vessel related charges by 25%.
  - Cargo related charges by 15%.
  - Storage charges by 15%.

However, individual cargoes and slabs and structures have been revised wherever felt necessary and as such the above increases have not been universally applied.

4.3. At our request vide our letter dated 28 January 2019, the MOPT has confirmed that it has hosted the entire proposal in its website vide its email dated 22 April 2019 for comments of users.

5. A copy each of comments received from the concerned users / user organisations on the subject proposal was forwarded to MOPT as feedback information. The MOPT vide its emails dated 11 February 2019 and email dated 12 February 2019, email dated 14 February 2019 and email dated 1 May 2019 has furnished its reply.

6. The MOPT convened a meeting with trade fraternity on 13 February 2019 at MOPT to discuss on the proposal for revision of its SOR. The issues discussed are as follows:

#### Port Users

- The proposal of 25% increase in VRS charges and 15% for CRS charges across the board were too severe and would definitely drive away the trade from MPT to the neighbouring ports.
- The private ports on the west and east coast were taking advantage of the high tariff at MPT and trying to divert the cargos to their ports. They desired that their objection to the steep hike in tariff must be clearly recorded.
- Hike in shifting charges is very steep, to the extent of 700% due to linking it as a percentage of Pilotage Charges. The pilotage operations includes two movements (first in and last out) as against one movement for shifting operations.
- Pilotage charges should not be levied on vessels coming to WOB and not utilizing the services of Pilots or Tugs.
- Shifting charges should not be levied on vessels shifting on their own at WOB without utilizing the services of Pilots or Tugs.
- Increase in Detention charges is very steep.

- Do away with the Idle Anchorage charges as no other Ports are levying the charges or at least maintain them at the same levels.
- Reduce the increase in the Water Supply Charges.
- Reduce the launch hire charges so that Port users can use the Port's launches without depending on the launch owners association.
- Oil PSUs were already subjected to a steep hike in the wharfage and therefore, the vessels carrying POL should not be subjected to further hike in VRC.
- Slag is a low cost cargo and as such, low cost cargoes should not be subjected to hike in tariff. It was explained that the current wharfage for slag is ₹48.00 per tonne whereas the new proposed rate is ₹48.30 per tonne.
- Dust suppression levy has been disproportionately hiked. For break bulk cargo hike granite, steel, etc., the levy should be ₹2.00 per tonne and for dry bulk cargo it should be ₹6.00 per tonne. Do not charge Dust Suppression Levy for cargo handled at WOB.
- Free period of one day proposed for import containers in Custom Bound Area was impractical as inspite of supposed 24X7 ease of doing business assurance, getting the documents cleared from Customs still took more than three days in most of the cases. Retain it as 3 days.
- The idea of shifting of container storage to Bogda area is objectionable as the manoeuvrability of container, particularly 40 ft. loaded trailer, at Sada junction will be impossible and the objection from the local community would further destabilize the business.
- Weighment charges proposed is very high and it was agreed that it would be revised after internal discussion between the Traffic and Finance Departments.
- After discussions the single slab structure for CHLD charges was agreed to but the users stated that most of the time the lowest rate slab was applicable due to high productivity whereas MOPT had proposed the highest rate slab. It was proposed to increase the lowest slab rate by 15%.
- The introduction of the annual charges for operating transhippers / floating cranes was objected to. However, TM explained that being an offshore cargo handling equipment, the Port wanted to encourage competition and facilitate free entry of as many service providers so that the competition would result in lowering of service cost and would be beneficial to the Trade. He also informed that it is the policy of the Ministry to encourage competition and avoid any monopoly therefore, the introduction of a nominal fees was in order. Based on the explanation and justification given, the Port users agreed to the introduction of the charge.
- Users requested to increase the wharfage charges in a staggered manner with an annual increase of 3%.

#### MOPT

- The financial position of the Port has remained weak for last few years and considering the current financial position, the current hike was inevitable. Even with the present hike, the Port would not be able to meet its financial obligations. Although achieving the Annual Revenue Requirement (ARR) as per the Guidelines requires a 106% increase across the board, the current hike has been restricted to 25% and 15% for VRS and CRS charges respectively considering the fact that such a hike would not be sustainable by the trade. The proposed rates are ceiling rates and the Port can consider requests for concession if the volumes are increased or new cargoes are brought.
- It was explained that the costs of Shifting operations at WOB are the same as Pilotage operations with the movement of pilots, launches and tugs.
- Even if pilot is not physically present, Pilot is deployed on shore at the VTMS for providing remote assistance. Therefore, Remove Piloting Charges would be introduced / levied.
- It was informed to the Trade that the existing SOR had only Tug Detention Charges and no Pilot Detention Charges which have been included now as a composite rate.
- It was informed to the Trade that the Port is in the process of introducing several dust containment measures / equipment and as such it would entail additional cost burden on the Port.

7. Subsequent to the trade fraternity Meeting, Mormugao Stevedores Association (MSA) has submitted its comments. The MSA has reiterated its earlier comments vide its email dated 14 February 2019.

8.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, it was observed that there are certain information gaps/ deficiency in the proposal of MOPT. The MOPT was, therefore, vide our letter dated 21 February 2019 requested to furnish requisite information / clarification by 28 February 2019. The MOPT has furnished additional information / clarification vide its letter dated 15 March 2019. A summary of additional information / clarification sought from MOPT and its response is given below:

Sl. No.	Information / Clarification sought by us	Reply furnished by MOPT												
I.	<b>General</b>													
1.	The port in the covering letter has stated that approval of the Board of Trustees for the proposal for general revision is being put up by the port in the ensuing Board meeting for approval and shall be submitted shortly. We have, however, not yet received the copy of the Board approval. The port is requested to expedite copy of the Board approval.	The copy of the Board Resolution No. 94 of 05 February 2019 has been furnished.												
2.	<b>Annual Revenue Requirement (FORM NO.1):</b>													
(i).	Sl. No.2 (iv): <u>2/3 of the Contribution to the Superannuation funds like Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment Fund:</u>													
	<p>As per Clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018, 1/3rd of the Contribution to the Superannuation funds (Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment Fund) need to be considered in the ARR computation which means 2/3rd to be excluded. As against the above position, the MOPT has considered for exclusion 2/3rd of ₹1236 and ₹1800 lakhs being Contribution towards only Pension Fund for the years 2015-16 and 2017-18 respectively. However, the Audited Annual Accounts of the MOPT for the years 2015-16 to 2017-18 also reported Contribution to the Gratuity Trust Fund and E.L. Encashment Fund, which is part of the Superannuation Fund are as given below:</p> <p style="text-align: right;">(In Lakhs)</p> <table><tr><th>Items</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>Gratuity Fund</td><td>210.00</td><td>1605.68</td><td>2303.82</td></tr><tr><td>Leave Encashment Fund</td><td>24.86</td><td>1188.26</td><td>170.19</td></tr></table> <p>The port has, however, not considered to exclude 2/3rd of the above two items in the ARR computation. The MOPT to, therefore, make necessary correction in Form -1 in the ARR computation so as to fall in line with the Tariff Policy, 2018. The MOPT is requested to furnish modified ARR (Form -1) duly certified by the Practising Chartered Accountant / Cost and Management Accountant.</p>	Items	2015-16	2016-17	2017-18	Gratuity Fund	210.00	1605.68	2303.82	Leave Encashment Fund	24.86	1188.26	170.19	The modified ARR (Form - 1) duly certified by the Practising Chartered Accountant is furnished.
Items	2015-16	2016-17	2017-18											
Gratuity Fund	210.00	1605.68	2303.82											
Leave Encashment Fund	24.86	1188.26	170.19											
(ii).	<b>Average Expenses (Sl. No.4):</b>													
	As per note 2(ii) below the Form-1 attached to the Working Guidelines 2018 notified by this Authority													

	on 30 January 2019, if the figure at Sl. No. 2(iii) for exclusion of 2/3 <sup>rd</sup> of one-time expenses is related to only one particular year out of three years, then, for computing the average expenses at Sl. No 4, the figure of Sl. No 2(iii) should not be considered for exclusion. In such a case, 1/3 <sup>rd</sup> of the arrears of one-time expense which is pertaining to only one particular year should be captured i.e. added to the average expense at Sl. No 4. If the figures at Sr. No 2(iii) are reported for two out of three years, then average of two years should be finally captured while computing the average expenses at Sl. No 4.	
3.	<b><u>Revenue estimation (Form-3):</u></b>	
(i).	The MOPT has stated that traffic figures based on 2017-18 actuals are considered for revenue estimation. In this regard, the MOPT is requested to furnish the following information / clarification:	
(a).	The MOPT has furnished Annual Administrative report for the year 2017-18. The total GRT Vessels considered in Form-3 for estimating revenue from Port Dues is 2,80,03,898 GRT of vessels (28.00 Million GRT). This does not match with 2,37,95,938 GRT of vessels (23.80 Million GRT) reported in the Annual Administrative Report of 2017-18 and stated by the MOPT in its proposal. Like wise, revenue estimation from Pilotage and Berth Hire also is not matching with the GRT reported for the year 2017-18. The MOPT to reconcile the difference and furnish a broad reconciliation statement. Please confirm that the total GRT of vessels considered in the revenue estimates for vessel related charges matches with the actual total GRT of the vessel handled by the port for the year 2017-18.	In the Annual Administration Report (AAR), vessels such as Coast Guard vessels, Navy vessels, Research vessels, Foreign Navy Vessel and all other non-cargo handling vessels are excluded and hence the GRT considered in the AAR is less than that considered in Form – 3. The GRT considered in the Form – 3 for revenue estimation is based on the actual invoices raised by MOPT. Also, it is pertinent to note that all the transhippers and floating cranes operating in the port waters are not considered in the Annual Administration Report, whereas same vessels are billed for port dues once every 30 days, resulting in the GRT of these transhipper and cranes being counted 12 times in the GRT figures considered for revenue estimation. As regards pilotage and berth hire, it is informed that not all vessels like Navy vessels, avail pilotage and berthing services. It is further clarified that the berth hire figures are GRT hours and not GRT only. Also, GRT considered by the MOPT is higher than that mentioned in ARR which results in higher estimation of revenue thus reducing the gap between the ARR and the proposed revenue generated. Hence, as there is no undue benefit to the Port as a result of excess GRT considered by the Port.
(b).	The port has stated in para 6 of the highlights of the proposal that the total traffic handled by the Port during the year 2017-18 is 26.90 million tonnes as reported in the Administrative Report of the port for the year 2017-18. However, on perusing Form III, it is seen that the sum of the volume of cargo for which revenue from wharfage is estimated is 5,97,8520 i.e. 5.97 million tonnes. This does not match with the volume of traffic of 26.90 MTPA reported to have been handled by the port and reported in the Administrative report for the year 2017–18. The MOPT to examine the revenue estimation and show that the volume of	It is informed that 9 million tonnes of iron ore handled at West of Break Waters (WOB) was not included in the Form – 3, the same has now been included in the revised Form – 3 along with the estimated revenue. It is also informed that 11.73 million tonnes of cargo has been handled by PPP operators which cannot be considered for revenue estimation as the TAMP approved rates for MOPT are not applicable for PPP operators. Also, another factor contributing to the minor difference of 1.9 lakhs, after considering the above justification is that the cargo considered in Annual Administration

	cargo considered in the revenue estimates matches with the actual cargo handled and reported in the Administrative Report. In case of variation, the difference may be reconciled.	Report (AAR) is based on actual cargo handled whereas the figures considered in the Form – 3 are on vessel sailing basis.
(ii).		
(a).	<p>It is seen from the revenue estimation at the proposed Scale of Rates (Form 3) that the port has not captured any revenue impact in respect of some tariff items proposed in the Scale of Rates (SOR).</p> <p>The port may confirm that no traffic / services were rendered by the port for the above items in the year 2017-18 as no revenue is estimated for the above items. The reason for not capturing income from the Electronic Data Interchange (EDI) charges may also be clarified.</p>	<p>The Electronic Data Interchange (EDI) charges are based on per document basis. The total income for 2017-18 is ₹70,30,853 and hence it is not possible to estimate the number of documents that were generated. However, the income from EDI is estimated to be less than that for 2017-18, as is proposed at 1% of the service amount, subject to maximum of 50 USD or ₹3500/- per document and minimum is 2 USD or ₹100 per document. However, in the existing Scale of Rates (SOR), even if invoice is less than or equal to ₹20,000/-, the EDI charges of ₹2,000/- were applicable, which was objected by the Port Users. As such taking into account their grievances, the proposed EDI charges are 1% subject to 50 USD or ₹3,500/-, thus ensuring EDI charges do not exceed the service amount. Hence, the estimated revenue generated from EDI charges would not exceed the EDI charges of 2017-18 and the same revenue as 2017-18 has now been added in the revised Form – 3.</p>
(b).	Though the SOR proposes new tariff for the following items, the port has not shown any revenue for these items in Form 3:	
(i).	<p>1.5.2 Flotilla Hire Charges.</p> <p>(a). Launch Hire Charges.</p> <p>(b). Launch Hire Charges for survey work.</p>	<p>The revenue for launch hire is already estimated in the Form – 3 under sundry charges, submitted earlier. However, the rates are now proposed to reduce from ₹25000/- to ₹15000/- per hour or part thereof, which is increase of 20% as against general increase of 25%, based on request of the port users and based on the this revenue estimation has been revised. It is also informed that the port has not provided any service in 2017-18 under launch hire charges for survey work.</p>
(ii).	2.2.6 Mandatory user charges.	It is confirmed that no services were rendered by the port in 2017-18.
(iii).	4.2 Miscellaneous Charges	As regards dumping of dredged material, there are no instance in 2017-18. As regards Oil boom and skimmer equipment, there was one instance against which ₹3.62 lakhs was collected by port in 2017-18.
(iv).	<p>4.3 Charges for operating Transhipper / Floating Crane.</p> <p>The port may confirm no traffic/ services are rendered by the MOPT for the above items in the year 2017-18.</p>	<p>There are no charges for operating Transhipper / Floating crane in the existing SOR and hence no revenue. The estimated revenue included in the Form – 3 is ₹10 lakhs.</p>
(4).	<b><u>Scale of Rates:</u></b>	
(i).	The MOPT has proposed a few new tariff items /	The revised Form – 3 is enclosed as Annexure –
(a).	conditions and has proposed lot of rationalisation /	3.

	<p>simplification of the existing SOR and has also proposed for deletion for few tariff items/ conditions. Clause 2.12. of the Working Guidelines 2018 stipulates that if a new condition is introduced or if existing condition is modified due to operational or any other contingency, the port may prescribe such modification with reasons thereof and capture the financial / revenue impact in the ARR. The basis adopted for new items is to be furnished and its financial effect to be captured in the revenue estimations in Form-3. The port to capture financial impact, if any, on account of the modifications proposed in the draft proposed SOR.</p>	
(b).	<p>Form 5 of the Working Guidelines prescribed by this Authority requires port to furnish comparative position of existing and proposed Scale of Rates. Form 5 requires the port to furnish reasons/ justification for amendments in conditionalities proposed by the port. However, the Form 5 furnished by the MOPT does not give any basis / justification / reasons for the amendments proposed in the conditionalities in the existing SOR. Some of them are given below.</p> <p>The MOPT to justify with reasons to all the modification proposed in the existing conditions, deletion of the existing conditions and introduction of new condition. The MOPT is requested to note that this Authority may not be able to accept the amendment / changes made in the conditions and new conditions in the absence of justification by the Port and this Authority may be constrained to retain the existing conditionalities without any change.</p>	The revised Form – 5 is enclosed as Annexure – 4.
(ii).	<b><u>General Terms and Conditions:</u></b>	
(a).	<p>Note (vii) a):</p> <p>The proposed note stipulates the next annual indexation will be from 1 April 2020 subject to the MOPT achieving the performance standard notified along with the SOR. As per clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, the next indexation shall be from 1 May hence the said note shall be corrected as 1 May 2020 instead of 1 April 2020.</p>	The change in note (vii)(a) has been incorporated in the revised proposed SOR is enclosed as Annexure – 5.
(b).	<p>Note (vii) (d): The port has proposed to modify the existing note by stating that all the port charges are to be paid in advance based on estimation. Further, the port has also added that in case of short payment, if the balance payment is not made within 10 days, then the interest shall be levied from the day 1 of raising the bill. The proposed addition to the existing note is not in line with clause 5.5.2. of the Working Guidelines which is uniformly prescribed in the SOR of all the Major Port Trusts including the existing SOR of the port. The port may, therefore, consider to retain the existing note which is uniformly prescribed across all Major Port Trusts and BOT operators.</p>	The change in note (vii) (d) has been incorporated in the revised proposed SOR.

(c).	The existing note no (xi) stipulates that users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the MOPT is proposed for deletion in the proposed SOR. Since this condition is as per clause 5.3. of the Working Guidelines 2018 and also uniformly prescribed across all Major Port Trusts and BOT operators, the existing note may be retained in the proposed SOR.	The note is already existing at (viii)(a) and was duplicated at (xi) and hence deleted.
(iii).	1.1. Schedule Port Dues:	
(a).	The existing SOR prescribes port dues separately for Barges carrying cargo, Bunkers / water barges at ₹6000/- per annum, ₹6000/- per annum and for Pleasure Yachts at ₹10,000/- per annum. The reasons and basis for the proposed deletion of port dues for these categories of vessels may be explained as it is not explained in Form 5.	Currently the port does not possess any mechanism to monitor barges plying through port waters. It is also confirmed that no revenue has been earned through the existing rates in the SOR and hence proposed to be deleted.
(b).	In the proposed Note no (iv) [existing note (iv)] under Schedule 1.1 Port Dues, in the last sentence the MOPT has proposed deletion of the word "Western India Shipyard Limited (WISL) and substituted it with the word "port". The MOPT to explain the reason and basis for the proposed modification in the existing note.	The change in the proposed note no.(iv) under schedule 1.1 Port Dues has been made since the lease period of Western India Shipyard Limited (WISL) is over w.e.f. April 2018.
(iv).	Schedule 1.2.2 - Shifting Charges:	
(a).	Clause 10.9 of the Working Guidelines 2018 stipulates three GRT slabs for levy of Pilotage charges and shifting charges. The existing SOR prescribes Shifting charges in three slabs of GRT of vessels which is found to be in line with the same provision prescribed in the Working Guidelines to operationalise the Tariff Policy, 2015. However, in the proposed SOR, the MOPT has proposed the shifting charges at 50% of the pilotage fee in case of shifting of vessel within the East of Breakwater and at 100% of pilotage fee in other cases. The reasons for deviation from the stipulation of the Working Guidelines is not explained. The port may consider to propose Shifting charges slab wise in three GRT slabs prescribed in the said clause of the Working Guidelines 2018.	It is informed that port has not deviated from the stipulation of the working guidelines. The proposed shifting charges are still slab wise with the percentages applicable on the respective GRT slabs of the Pilotage. For more clarity, the following words are inserted under 1.2.2 – Shifting Charges.  "The shifting charges shall be applicable as per the respective GRT slabs of the pilotage fees".
(b).	The proposed shifting charge is at 50% / 100% of the proposed pilotage fee. The existing Shifting charges works out to 15.32% of the pilotage fee. Form 3 shows that the increase proposed in shifting charges is in the range of 306.19% to 307.95% for East of Break water (EOB) and 712.5% to 715.91% for West of Break water (WOB). Justify the reasons for proposing steep increase which is beyond 25% stated to have been sought in the Vessel related charges.	It is informed that the shifting operations are equivalent to pilotage operations at WOB as it involves movement of tugs, manpower and pilots from their stations to WOB which is equivalent to the sailing movement of the vessel which in turn results in the same operation cost as pilotage operations.
(c).	Shifting of vessel is for movement of vessel from berth to berth or stream to berth or berth to anchorage or vice versa movement. As per the proposed SOR note (i) under schedule 1.2., Pilotage fee is a composite fee including one	In view of the fact that pilotage fee is a composite fee including 2 movements, it is proposed to reduce the shifting charges in the proposed SOR and link it to pilotage fees at 25% / 50% of the proposed pilotage fees as against



	inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience'. In view of the above difference in the services of shifting and pilotage, port to justify its proposal for the steep increase proposed in shifting charges and linking it pilotage fee at 50% / 100% of the proposed pilotage fee.	the 50% / 100% proposed earlier.
(d).	No revenue from the proposed shifting charges is estimated for vessel size of 30001-60000 GRT and above 60000 GRT slabs for both EOB and WOB. The port to confirm that revenue estimation from this tariff item is in order based on the vessels which availed shifting facility in the year 2017-18.	The Form – 3 has been revised to include revenue estimation for vessel size of 30001 – 60000 GRT and above 60000 GRT slabs for both WOB and EOB.
(e).	The existing SOR prescribes a note that for shifting a vessel from stream to berth or berth to stream or change of berths or anchorages, separate charges are leviable. The shifting charges shall be levied on all acts of shifting, which excludes the inward and outward movements connected with the pilotage. In the light of the proposal of the MOPT for linking it to pilotage fee, confirm whether the proposed note is still continued to be prescribed in the SOR as proposed by the port.	It is confirmed that the note is still continued to be prescribed in the SOR as proposed by the Port.
(v).	<u>Schedule 1.5.2 Tug Hire Charges</u>	
(a).	In the existing SOR, the charges for hire of Launch (for survey work) is prescribed at ₹1 lakh per shift of 8 hours or part thereof under schedule 4.2. under the Miscellaneous Cargo Relate Charges. The said rate is inclusive of fuel and lubricants. As against that in the proposed SOR, the port has deleted this entry from Miscellaneous Charges and brought it under Tug hire Charges. The rate proposed is ₹30000/- per hour of part thereof for Launch Hire For Survey Work and ₹25000/- per hour of part thereof for launch hire Charge. This works out to 140% increase if like to like comparison is done in the unit of levy of Launch Hire For Survey Work. The basis for the proposed increase which is more than 25% increase sought in the vessel related charges may be explained.	The rates are now proposed to reduce from ₹25,000/- to ₹15,000/- per hour or part thereof, which is increase of 20% as against general increase of 25%, based on request of the port users and based on the this revenue estimation has been revised. It is informed that if launch is hired for survey work, additional survey equipment, manpower and other equipment are supplied by the port.
(b).	The port may explicitly state that whether it is inclusive of fuel and lubricants as prescribed in the existing SOR to avoid any ambiguity.	It is informed that it is already existing in the proposed SOR in the heading, which states, "Rate per hour or part thereof (inclusive of fuel and lubricants)".
(vi).	<u>Schedule 2.1.3 Wharfage Charge for Liquid Cargo:</u>	
	The proposal of the MOPT seeking increase in wharfage charges for POL and POL products from prevailing rate of ₹193/- per tonne to ₹500/- per tonne on the grounds that they do not have funds even to pay the salaries and pension payment and it for sustainability of the port, this Authority vide Order No.TAMP/39/2018-MOPT	The situation faced by the port has not improved and has infact worsened and hence it is proposed to retain the same rate. In case, if there is an improvement in the situation, the port may consider giving concession, as these are ceiling rates.

	dated 31 July 2018 approved the increase proposed by the port as a stop gap arrangement. In the said Order in para 12 (vi)(a) it is stated that in view of the objection made by the oil companies at steep increase proposed by the port and stating that it may have to look for alternative mode of transport by pipeline/ road, the port was advised that while revising the SOR due from 1 April 2019, the port may like to review the increased wharfage rates for POL and POL products as this exercise is only a stop gap arrangement to tide over the severe financial crisis reported by the port. It is, however, seen that in the current proposal, the port has proposed to retain the rate of ₹500/- per tonne. The port may like to review the proposed rate in view of objections made by the oil companies during processing of the said Order.	
(vii).	Schedule 2.1.5 Dust Suppression Levy (DSL):	
(a).	The existing SOR prescribes dust suppression levy at 4 per tonne on all cargoes except containers and liquid cargo handled at MOPT berths. As against that, the MOPT has proposed Dust Suppression Levy separately for Dry Bulk at ₹8 per tonne and ₹3 per tonne for break bulk cargo and ₹3 per TEU for container. In this regard, explain the relevance of the proposed rate for break bulk cargo and container and whether dust suppression services are rendered for these cargo groups.	The situation of the port has worsened only due to the issues pertaining to environment. In this regard, the port has put in the place/ in process of putting in place various pollution mitigating measures such road sweeping machine, mist cannon machine, truck wheel cleaning equipment, pollution monitoring equipment etc. incurring additional cost to the port. However, the total cost of measure would be unbearable only for the polluting cargo to bear and as such it is proposed to recover the DSL from all cargoes. However, the rates are now proposed as under:  Dry Bulk @ ₹6 per tonne. Break Bulk @ ₹2 per tonne At mooring dolphin 50% of the above charges.
(b).	At the proposed tariff, the increase in dust suppression levy for dry bulk works out to 100%. Justify the proposed increase in the rate for this item as against 15% increase stated to have been sought in the cargo related charges.	Same as (a) above.
(c).	The existing note that DSL is applicable on all cargoes excluding cargo handled by PPP Operators may be considered for retention.	The following change is proposed to be made in the note: Note : (i). Not applicable for cargo handled at WOB and PPP berths. (ii). DSL will be charged at 50% for the cargo handled at Mooring Dolphins.
(viii).	Schedule 2.2.2 & 2.2.3 container Storage Charge and Schedule 2.3 cargo related charges outside Custom Bound Area& insider custom bound area:	
(a).	The existing SOR prescribes uniform storage charge for container without any distinction of storage inside or outside the custom bound area. Explain the basis and reasons for proposing two separate schedule of Storage Charges for Outside Custom Bound Area and Inside Custom Bound Area.	The Port has limited cargo storage space inside the port limits. The port intends to maximize utilization of the space outside the custom bound area and to attract more cargo. Hence, the port has proposed separate rates for outside custom bound area which are very attractive.

(b).	Explain the reasons for proposing increase in the free period for containers from existing 3 days to 20 days for import and export containers in Outside Custom Bound area and for proposing reduction in the free period from existing 3 days to 1 days in respect of containers storage in respect of Import containers inside custom bound area. The port to confirm that revenue estimate furnished in Form 3 captures the impact of modification proposed in free period under the revenue estimated from storage charge from containers.	Same as pt (a) above, however, it is proposed to retain the free period to the existing 3 days in respect of import containers inside custom bound area. The port's area outside custom bound area are not easily accessible and hence rates and free period proposed are very liberal and so it is expected that the cargo within the port area may move out to the outside custom bound area which will earn less revenue to the port for the same cargo. Even if there is increase in the cargo, the total revenue is not expected to exceed the current revenue earned from the current storage. It is also informed that even though as per the 2018 Guidelines, the 2017-18 traffic of 26.90 million tonnes been considered. The traffic for 2018-19 is not expected to exceed 18 million tonnes. However, the revenue in form 3 has been estimated considering the increased rates inside custom bound area and that too for higher traffic of 2017-18.
(c).	The free period prescribed in the existing SOR is 3 days for Dry Bulk and Break Bulk import cargo and 20 days for dry bulk export and 12 days for break bulk export cargo. As against the above, the port has proposed free period of 30 days for import and export cargo inside custom bound area and 45 days free period outside custom bound area. The basis for proposing increase in the free period may be explained.	Same as (b) above.
(d).	The covering letter of the port states 15% increase is sought in storage charge. At the proposed tariff, the increase in Container Storage Charges inside Custom Bound Area, however, works out to 100% apart from reduction proposed in the free period from 3 days to 1 day for import container and not 15% as stated by the MOPT in its proposal. The increase in cargo storage charges is in the range of 33% to 100% for Dry Bulk Export, 25% to 60% for Dry Bulk Import and 7.14% to 114% for Break Bulk Import. The port to explain this mismatch in the covering letter of its proposal about the increase proposed in storage charge. Also, justify the reasons for proposing 100% increase which is beyond 15% increase sought in the cargo related charges.	In the covering letter, it has been clearly stated that individual cargoes and slabs and structures have been revised wherever felt necessary and as such the above increases have not been universally applied. Same as (b) above.
(e).	It is seen from Form 3 that no revenue from demurrage charge is estimated from the demurrage charge proposed outside the custom bound area, for Bogda area and for covered area and for Dry Bulk Export Cargo vide Schedule 2.3.1. The port may examine the revenue estimate from demurrage charge and make necessary corrections in Form 3.	The Bogda area outside custom bound area is not easily accessible and hence not possible to estimate quantity of cargo to be stored in this area and also refer pt (b) above.
(ix).	Schedule 2.2.6 Mandatory User Charges:	
	The port has proposed Mandatory User Charge of ₹145/- per container to be levied on all containers (except transshipment and coastal) handled at the	No comments.

	Major Port Trusts and terminals operating thereat towards Mandatory User Charge (MUC) for the Logistics Data Bank (LDB) service to be rendered by DMICDC based on the Order No.TAMP/46/2018-MUC dated 8 June 2018 approved by this Authority as common Order for all Major Port Trusts and terminals operating thereat. In this regard it is to state that the validity of the rate approved is till 31 March 2019. The DMICDC has recently filed a proposal for revision of mandatory user charges beyond its validity which is being processed separately. The rate as and when approved in DMICDC case shall be made applicable to MOPT also.	
(x).	Schedule 2.3.2.1 Import cargo for Storage Charges Inside Custom Bound Area	
(a).	The existing SOR prescribes specific number of 3 days free period for import cargo. As against that, in the proposed SOR, the port has proposed a note that free period for import cargo shall commence from the Vessel Completion Time. The free period shall be determined based on the manifested quantity of the vessel divided by the specified delivery rate for that cargo, rounded off to the nearest integer or 30 days, whichever is less. This means the free period proposed is not specific but it linked to delivery rate and vessel completion time with a cap of 30 days free period. The reasons for not proposing specific free period for cargo storage inside the Custom Bound Area is not clear. The port may consider to propose specific free period as in the existing SOR for import cargo stacked inside the Custom Bound Area.	This change is proposed in order to ensure that a small quantity of cargo does not enjoy the same amount of free period as a large quantity of cargo e.g. in the existing SOR, a quantity of 5000 MT would enjoy the same amount of free period as 50000 MT of cargo.
(b).	The existing SOR prescribes delivery rate of 1500 to 2000 Tonner per day for different categories of dry bulk cargo. Explain the basis and reasons for proposing reduced Delivery Rate for import Dry Bulk Cargo at 1000 tonnes per day. Also, furnish the basis for the proposed delivery rate of 750 tonnes per day for import Break Bulk Cargo.	Of late there has been heightened activism in the local community against the port operations, particularly pollution and movement of heavy vehicles through the city. The locals attribute the pollution to the vehicular movement of cargo carrying vehicles and the congestion on city roads due to heavy vehicles. This is in addition to the usual six hour daily restriction imposed by the local administration. This has severely impacted the cargo receipt and delivery from the port and consequently the imposition of demurrage on the cargo. As a result, besides resulting in increased cost of handling at the Port, this has also led to diversion of the cargo. Further, it is relevant to mention that the delivery rate of cargo, in the SOR prior to the existing one, was enhanced with a view to ensure faster evacuation of cargo and to free of space. However, this proved to be counter-productive for the reason that due to poor industrial activity in Goa, the availability of large trucks (22/30 tons) is often scarce leading to slower delivery rate.

(xi).	General Note under Storage and Demurrage Charges.	
	The existing SOR and the proposed SOR prescribes a note that Storage charge on cargo/container shall not accrue for the period when the Port is not in a position to deliver / ship import / export cargo/container for reasons attributable to the Port. In addition to that, the port has proposed a new General note no (viii) stating that Demurrage on both import and export cargo shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver/ship cargo for any reason whatsoever, when requested by the user. The reasons and the background for introduction of the proposed new note may please be explained.	It is an inadvertent duplication of point No.(vii) and is proposed to be deleted.
(xii).	Schedule 2.4 Cargo Handling Labour Charges:	
(a).	Schedule 2.4.1 (A) Stevedoring Charges-	
	In the Order No.TAMP/67/2016-MOPT dated 14 November 2017 relating to upfront tariff approved for stevedoring and shore handling operations under the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, as brought out in para 12 (xv) of the said Order, the port had clarified that the rate prescribed in the General Revision of Scale of Rates are approved by this Authority for providing services by the port to its customers. The port provides services like gangs, crane operator to operate ships crane, signallers, etc. HMC for which the rates are specified in the General Revision of Scale of Rates. The MOPT had stated that upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations are the ceiling rates to be charged by the stevedores to their customers for providing services like private labour, equipment etc. and which are over and above the rates paid by the stevedores to the port. In view of the above stand taken by MOPT, the schedule 2.4.1(A) and (B) approved by this Authority in the general revision of SOR was allowed to be retained for the present and the port was advised to review these items and come up with a suitable proposal within two months. The port, however, did not come up with any proposed in this regard. In the current proposal of general revision of the SOR, the port has proposed for continuance of tariff for Stevedoring Charges but has deleted the schedule of rates for Shore operations prescribed in 2.4.1.(B) of the existing SOR. The port is requested to explain the nature of services provided with reference to rate for stevedoring operations proposed in the existing SOR vis a vis those covered under the upfront tariff for stevedoring operations in the Order dated 14 November 2017 and confirm that there is no double counting of the cost elements considered in the stevedoring rate proposed in the general revision of SOR and the upfront tariff for stevedoring operations prescribed in the November 2017 Order under the stevedoring and shore handling guidelines.	The upfront stevedoring policy envisages the levy of a ceiling limit on charges that the Stevedore can charge to the customers which inter alia includes port stevedoring charges levied by the port for supplying Operators and signalers to operate ship's gears. The rate prescribed under stevedoring charges of Port's SOR is limited to the charges levied for the manpower services provided by the Port. Hence it is confirmed that there is no double counting of the cost elements considered in the SOR. It is clarified that unlike other major ports, MOPT does not supply any shore gang for cargo handling operations. Hence, the schedule of rates for shore operations prescribed in the existing SoR has been deleted as no shore operations services are provided by the Port.

(b).	<p>The existing SOR under Schedule 2.4.1. (A) prescribes stevedoring charges in three slabs for each cargo items linked to average output per hook per shift. However, in the proposed SOR, the port has proposed uniform stevedoring charges without linkage to output performance. The reasons for doing with the existing system of tariff linked to output performance may be explained. The basis for rationalised tariff of single slab in place of three slab rates may also be explained.</p>	<p>It is informed that in the previous SoR, the rates for Cargo Handling, Labour Division (CHLD) operations were in the descending order for increased productivity. The CHLD operations involves port's crane operators, operating the ship's gear, which means increased productivity would be on account of port. However, when CHLD operators unload the cargo on the wharf, speedy evacuation is the responsibility of the stevedores which includes providing adequate equipment, machinery and manpower, which indicates efficiency of the stevedores. Due to this conflicting interest, it is proposed to do away with the slabs and maintain a single rate per ton. NMPT also has a single rate per ton rate instead of multiple slabs for its operations. The port had proposed CHLD single slab with rate of highest slab, which was objected to by the port users and now it is proposed to revise the single slab on the weighted average rate of 2017-18 and accordingly form 3 has been revised. The basis of weighted average rate working enclosed as Annexure - 6.</p> <p>[Cargo Type- All cargo in Jumbo Bags.</p> <p>Proposed Rate per tonne – ₹.103.50.</p> <p>Cargo handled in 2017-18 having rate per tonne – ₹.75 in two instances and ₹.95 in 6 instances.</p> <p>Weighted Average = <math>2 \times 75 + 95 \times 6 / 8 = ₹.90</math> per Tonne.</p> <p>Proposed increased in CRC-15%</p> <p>Proposed Rate = <math>90 \times 115 / 100 = ₹103.50</math> per tonne for Foreign Cargo and ₹ 62.10 per tonne for Coastal Cargo.</p>
(xiii).	Schedule 2.5 Electronic Data Interchange charges (EDIC):	
(a).	<p>The existing SOR prescribes separate rates for EDIC for different types of documents like Vessel Related, cargo related, container related document etc. In the proposed SOR, the port has proposed EDIC at 1% of the Service Amount subject to a minimum of ₹100/- and a maximum of ₹5000/-. The term "Service Amount" may be explained as there is no such item in the proposed SOR.</p>	<p>The Service amount is the Invoice amount exclusive of any taxes.</p>
(b).	<p>The reasons for linking this tariff item as a percentage to "Service Amount" may be explained and justified with reference to the service of EDIC provided by the port.</p>	<p>It was brought to the notice of the Port that in many case, the EDI charges were more than the invoice amount. Hence, it was proposed to link the EDI charges as a percentage of service amount with minimum and maximum capping.</p>
(xiv).	Schedule 2.6.1 Mobile Harbour Crane:	
(a).	<p>In the existing SOR, cargo wise tariff is prescribed and linked to average daily performance in tonnes for cargo handling by HMC for gearless vessels. The rate prescribed in the existing SOR rewards efficiency by prescribing higher rate with increase in the performance slabs. As against that, in the</p>	<p>In the existing SoR, there are two categories i.e. Harbour Mobile Crane (HMC) working together with ship's gear and the other for gearless vessels with rates in descending and ascending order respectively for increased productivity. Hence, it is proposed to do away with the</p>

	draft proposed SOR, the port has proposed to do away with slab wise tariff linked to average daily performance. The reasons for the said modification from the existing system of tariff may be explained.	separate category and to have only one category with single slab. This is done as the HMC usually operates in tandem with the ship gears. The Port users are reluctant to engage the port's HMC and try to divert cargo to the ship's gears. Due to the slabs, the port is not able to recover even the operating cost of the HMC. HMC is having higher capacity compared to ship gear, with the rates in decreasing order with increased productivity, hence it is proposed to have only one slab for HMC to at least recover its cost of operations.
(b).	It is seen that as against separate rate prescribed for six categories of dry bulk cargo linked to average daily performance, the port has rationalized and proposed rate for two categories of dry bulk cargo. Furnish the basis for arriving at the proposed rationalized rate as against slab wise rate for different dry bulk and break bulk in the existing SOR linked to average daily performance.	Firstly, the slab for coal/slag and coke of all types have been removed for the reason that in view of the direction of the Honorable High Court of Mumbai, in Goa, coal and coke cannot be handled at berth no. 10 & 11. Secondly, the rationalization of the slabs for remaining cargo is based on the nature and the handling methodology i.e. one is dry bulk granular lumpy form and the other is powered fine. The object is to reduce any scope of subjective interpretation arising out of multiple slabs and description and to bring uniformity in rates of cargo of similar nature.
(xv).	Schedule 2.6.2 Container Handling by Mobile Harbour Crane (MHC):	
	The existing SOR prescribes (i) to (vii) conditions governing container handling charges by MHC. In the proposed SOR, the port has proposed for deletion of existing note no. (i), (ii), (iii) and (vi) to (vii). The proposal of the port does not explain any reasons for deletion of the existing conditions. The existing conditions appear to be relevant and hence the port may consider to retain the same as most of these conditions are prescribed for HMC operations at other Major Port Trusts as well.	As the port has proposed a single slab in the place of productivity based multiple slabs, the notes (i) to (iii) to (vii) are not relevant. As regards note (vii), same cannot be implemented as the terms and conditions of the agreement between the Port and the crane operators prevail.  The notes (i) to (vii) are common notes under 2.7 Miscellaneous Cargo related charges in the existing SOR. In the existing SOR, the applicable charges were based on the slabs of the Average daily performance (in tonnes) achieved while handling the cargo through Mobile Harbour Crane. However, in the revised proposed SoR, the notes (i) to (iii) & (vii) are not relevant as there are only single slab rates, applicable based on the category of the cargo. The note no (vi) is not applicable since during the applicability of the existing SoR, the operation of the Mobile Harbour Crane was bounded by the contractual obligations and now the said Mobile Harbour Crane is being operated by the port employees.
(xvi).	Schedule 4.1 Hire of Equipment and Machinery:	
	The basis of the rates proposed for five new items namely EOT Crane 8 Tonne, EOT Crane 12 Tonne, EOT Crane 18 Tonne, Loco Engine Pit Charges and Bollard Pull Test may be explained. Also, estimate the revenue from the proposed items in Form -3 as these entries are not found therein.	There are instances, where there were requirement for these equipment. Hence, these are now brought into the SOR to recover its cost of operations. It is informed that the port has not provided any of these above service in 2017-18.

(xvii).	Schedule 4.2 Miscellaneous Charges:	
(a).	<p>Explain the basis and reasons for introducing proposed charges for (i). dumping of Dredged Material by Parties, (ii). 1 Std. Length Oil Boom (Excluding manpower and flotilla cost, etc.) and (iii) Skimmer/Any OPRC equipment (Excluding manpower and flotilla cost, etc.) under the new schedule of miscellaneous charges. Also, explain the nature of services rendered by the port for item nos.(ii) and (iii) above and confirm that they fall under the list of services listed under Sections 48 / 49 of the MPT Act 1963.</p>	<p>Dumping of Dredging Material by Parties: The dumping area falls within the jurisdiction of MOPT and the MOPT being the statutory authority has to maintain conservancy. The MOPT has to spend money on its upkeep, e.g. survey of the port area including the dumping ground, before and after the dredging activities as it falls close the area where the deep draft ships anchor for the cargo operations.</p> <p>1 standard Length Oil Bloom &amp; (iii) Skimmer / Any OPRC equipment: The port maintains oil pollution preparedness equipments as per National Oil Spill Disaster Contingency Plan (NOSDCP), for which the port has to bear its operational cost and the same needs to be recovered from the users as this expenditure is not being recovered under any other heads of the SOR.</p> <p>The nature of services rendered by the port for item nos.(ii) and (iii) above includes mobilizations of the equipments and actual operation at the site including the proper disposal of the recovered pollutants. These equipment have been procured by the port as per the requirements of NOSDCP, hence these charges are proposed to be introduced in the SOR, since these services are provided by the port.</p>
(b).	<p>For item No (ii) and (iii) it states that the service is excluding manpower and flotilla cost, etc. Apart from that under the schedule 4.2., a note is proposed stating that Manpower and consumable costs shall be payable extra at actual. There appears to be mismatch and contradiction in this regard. The port may examine and make necessary correction to avoid any ambiguity.</p>	<p>The rates for item (ii) and (iii) are deliberately kept exclusive of manpower and flotilla, cost, as the manpower cost varies with time due to change in basic and DA depend on the individual employee. However, the note has been added to clarify that manpower and consumable cost are payable extra at actuals which cannot be brought into the SoR. However, the flotilla charges shall be as per the SoR rates and hence there is no contradiction.</p>
(xviii).	Schedule 4.3 Charges for Operating Transhipper / Floating Crane in Port:	
	<p>The existing SOR and the proposed SOR includes tariff for Transhipper of 30T and Floating Crane of 32T for services provided by the authorised service provider. The rate proposed is on per tonne basis. In the proposed SOR, apart from the tariff sought for the above said item, the port has proposed new tariff schedule 4.3. for Transhipper and Floating Crane proposing lump sum rate on per annum basis The reasons for introduction of the proposed schedule may be explained. Also, explain the reasons for not proposing the per tonne rate at par with the rate proposed for services of Transhipper and Floating Crane to be provided by authorised service provider.</p>	<p>It is informed that the annual charges for operating transhippers / floating cranes was introduced since the port wanted to encourage competition and facilities free entry of as many service providers so that the competition would result in lowering of service cost and would be beneficial to the Trade. Also, it is informed that it is the policy of the Ministry to encourage competition and avoid any monopoly therefore, these charges have been introduced. It is further clarified that these charges are equivalent to the annual license fee to be retained by the port whereas the charges under schedule 4.4. are the ceiling rates per tonne, what the transhippers operator can charge to his customers.</p>



5.																							
(i).	It is seen from the revenue estimation at the proposed SOR that the port has proposed reduction in tariff rates of the following cargo items. The MOPT to furnish the basis and reasons for proposing reduction in tariff for the following:																						
(a).	Schedule 2.3.1.2 Demurrage Charges for Break Bulk Cargo Export.	The port has proposed reduction in the tariff rates of certain cargo items, for attracting more cargo at the MOPT port.																					
(b).	Schedule 2.7.1 Mobile Harbour Crane Working together with Ships Gear- Dry Bulk Cargo category-	It may kindly be noted that there are no separate categories for HMC working with ship gear and with gearless vessels in the proposed SoR and both these categories are merged into single category with a single slab rates as explained in (xiv) (a) above.																					
(i).	Iron Ore fines/ Lumpy/pellets/Bauxite/Lime stones, gypsum.																						
(ii).	Manganese / Cement / Clinker / Nickel / Bentonite / Pig Iron.																						
(iii).	Coal /Slag																						
(iv).	Coke of all types																						
(c).	Schedule 2.7.2 Mobile Harbour Crane for gearless vessel - Dry Bulk Cargo category-																						
(i).	Iron Ore fines/ Lumpy/pellets/Bauxite/Lime stones, gypsum.																						
(ii).	Manganese / Cement / Clinker / Nickel / Bentonite / Pig Iron.																						
(iii).	Coal /Slag																						
(iv).	Coke of all types																						
(ii).	The MOPT may confirm that the reduction proposed in the above tariff items relates to common user services without reference to individual Importer / Exporter.	It is confirmed that the reduction proposed in the above items relates to common user service and not with reference to individual importer / Exporter.																					
6.	Performance Standards:																						
(i).	The port may furnish the basis of the proposed Performance Standards for cargo related service and vessel related services with reference to the actual performance parameters achieved in the year 2017-18.	<p>The revised performance standard are average of the last three years actual performance, the revised performance standards have been enclosed with revised proposed SoR. The calculation of the revised performance standards is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Performance Parameters</th><th>Performance Standard</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>Cargo Related Services</td><td></td></tr> <tr> <td>(a)</td><td>Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(i). Dry Bulk Cargo</td><td>6000</td></tr> <tr> <td></td><td>(ii). Break-bulk Cargo</td><td>4200</td></tr> <tr> <td></td><td>(iii). Liquid Bulk Cargo</td><td>7000</td></tr> <tr> <td>(b)</td><td>Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers</td><td>12</td></tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Performance Parameters	Performance Standard	1	Cargo Related Services		(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups			(i). Dry Bulk Cargo	6000		(ii). Break-bulk Cargo	4200		(iii). Liquid Bulk Cargo	7000	(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	12
Sl. No.	Performance Parameters	Performance Standard																					
1	Cargo Related Services																						
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups																						
	(i). Dry Bulk Cargo	6000																					
	(ii). Break-bulk Cargo	4200																					
	(iii). Liquid Bulk Cargo	7000																					
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	12																					

		2.	Vessel Related Services	
		(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	3.60
		(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days) (Port's A/c.)	0.32
7.	The MOPT has stated that it has convened a meeting with all port users on 13 February 2019 at MOPT to discuss on the proposed SOR. The port may furnish the minutes of the meeting, if any, of the said meeting for our records.	The MOPT had convened a meeting with all the Port users on 13.02.2019 at MOPT Board Conference Room and minutes of the meeting has been forwarded to TAMP vide email dated 21.02.2019 which were brought out in earlier paragraph.		

8.2. While furnishing additional information / clarification, the MOPT vide its letter dated 15 March 2019 has modified ARR (Form No. 1), also slightly revised draft SOR and revised estimation of revenue at the proposed rate. The revenue estimates in Form-3 has been modified.

- (i). A summary position of modified / revised ARR computation furnished by MOPT is tabulated below:

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1)	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>			
(i).	Operating Expenses (including depreciation)	19252.05	21489.82	21367.58
(ii).	Management & General Overheads	4670.56	5308.38	6016.07
(iii).	Finance and Miscellaneous Expenses (FME)	10916.19	14232.51	17624.23
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)</b>	<b>34838.80</b>	<b>41030.71</b>	<b>45007.88</b>
(2)	<b>Less Adjustments:</b>			
(i).	<b>Estate Related Expenses</b>			
	(a) Operating Expenses (including depreciation)	805.44	895.67	1132.00
	(b) Allocated Management & Administrative Overheads	195.40	221.25	318.71
	(c) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)	367.53	475.69	728.56
	<b>Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)+(d)]</b>	<b>1368.37</b>	<b>1592.61</b>	<b>2179.27</b>
(ii).	<b>Interest on loans</b>	155.60	135.00	556.63
(iii).	<b>2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)</b>			
	(a) Retirement Gratuities (SVRS)	0.00	0.00	0.00
	(b) Ex-gratia payments (SVRS)	0.00	0.00	1953.88
	<b>Subtotal 2(iii)=[(a)+(b)+(c)]</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>1953.88</b>
(iv).	<b>2/3rd of the Contribution to the Superannuation Funds like Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment</b>	980.57	3062.63	1649.34
(v).	<b>Management &amp; General Overheads over and above 25% of the Aggregate of the Operating Expenditure and Depreciation</b>	0.00	0.00	638.46

(vi).	<b>Expenses relevant for Tariff Fixation of Captive Berth, if any governed under Cl. 2.10 of the Tariff Policy, 2018</b>			
	(a) Operating Expenses			
	(b) Depreciation			
	(c) Allocated Management & Administrative Overheads			
	(d) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)			
	<b>Subtotal 2(vii)=[(a)+(b)+(c)+(d)]</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
	<b>Total 2 = 2(i) + 2(ii) + 2(iii) + 2(iv) + 2(v) + 2(vi) + 2(vii)</b>	<b>2504.54</b>	<b>4790.24</b>	<b>6977.58</b>
(3)	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1 - 2)</b>	<b>32334.26</b>	<b>36240.47</b>	<b>38030.30</b>
(4)	<b>Average Expenses of Sl. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3 + [ 2(iii) / 3 ]</b>			<b>36186.30</b>
(5)	<b>Capital Employed</b>			
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			44001.22
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			10581.88
	(iii) Less: Net Value of Fixed Assets related to Estate Activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts			2509.20
	(iv) Less: Net Value of Fixed Assets, if any, transferred to BOT operator as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts			0.00
	(v) Less: Net Value of Fixed Assets as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under Cl. 2.10 of the Tariff Policy, 2018.			0.00
	(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in Cl 2.5 of the Working Guidelines			
	(a) Inventory			155.35
	(b) Sundry Debtors			1102.68
	(c) Cash			3585.46
	<b>(d) Sum of (a)+(b)+(c )</b>			<b>4843.49</b>
	<b>(viii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(d)]</b>			<b>56917.39</b>
(6)	<b>Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)</b>			<b>9106.78</b>
(7)	<b>Annual Revenue Requirement(ARR) as on 31.03.2018 [(4)+(6)]</b>			<b>45293.08</b>
(8)	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e. @ 3.45% (7*1.0345)</b>			<b>46855.69</b>
(9)	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>			<b>46855.69</b>
(10)	<b>Revenue Estimation at the proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sl. No. 10 above</b>			<b>35973.40</b>

- (ii). The MOPT has furnished in revised Form No.3 detailed working of revenue estimation for the existing tariff as well as the proposed tariff for the actual traffic of 2017-18. As per the said form, the total revenue estimated at the proposed tariff from Cargo, Vessel, Miscellaneous charges is ₹35973.40 as against estimated revenue at proposed tariff in its original proposal dated 19 January 2019 at ₹35872.46 lakhs.

- (iii). The modified Performance Standards proposed by MOPT in Form - 6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Performance standards
(1).	<b>Cargo Related Services</b>	
(a).	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	(i). Dry bulk cargo	6,000
	(ii). Break bulk cargo	4,200
	(iii). Liquid bulk cargo	7,000
(b).	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	12
(2).	<b>Vessel Related Services</b>	
(a).	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	3.60
(b).	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days) (Port's A/c)	0.32

8.3. The main reasons for change in indexed ARR as proposed by MOPT in its Original Proposal dated 19 January 2019 and revised proposal dated 15 March 2019 are as under:

- (i). MOPT has considered the 2/3 of the contribution to the Superannuation funds like Gratuity and Leave Encashment which were not considered by the MOPT for the year 2015-16 to 2017-18 in Form 1.
- (ii). MOPT has modified the Average expenses in Form -1 based on the note 2(ii) below the Form-1 attached to the Working Guidelines 2018 notified by this Authority on 30 January 2019.

9. A joint hearing in this case was held on 22 February 2019 at the MOPT premises. The MOPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users / user organizations have made their submissions.

10. As agreed at the joint hearing, the MOPT vide our letter dated 07 March 2019 was requested to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings:

- (i). At the Joint hearing, Indian Oil Corporation Limited (IOCL), BPCL and HPCL furnished their joint written submission dated 22 February 2019. A copy of the joint written submissions made by IOCL, BPCL and HPCL was forwarded to MOPT. The MOPT was to furnish its comments on the joint written submissions made by IOCL, BPCL and HPCL by 15 March 2019.
- (ii). As agreed at the joint hearing, the port was requested to examine the comments and views of the GMOEA made in the power point presentation and also to examine the points made by other users/ user association and to relook at its proposal wherever feasible. In view of the comments made by the users/ user associations, the port was requested to relook at its proposal and furnish its response by 15 March 2019.

11. With reference to the first point of action decided at the joint hearing brought out in para 10. (i) above, the MOPT vide its letter dated 20 March 2019 has furnished its response on the joint written submission made by IOCL, BPCL and HPCL.

12. With reference to the second point of action decided at the joint hearing brought out in para 10 (ii) above, the GMOEA has reiterated its earlier comments given vide letter dated 4 February 2019 in the power point presentation given at the time of joint hearing held on 22 February 2019. The MOPT has furnished its comments vide its email dated 19 February 2019.

13. Subsequently, we have vide our letter dated 28 March 2019 to IOCL, stated that the joint written submission made by IOCL, BPCL and HPCL vide letter dated 22 February 2019 made during the joint hearing makes a mention about payment of Storage related charges to the MOPT. The Oil companies viz. IOCL, BPCL and HPCL were, therefore, requested to clarify the nature of storage charges paid by them to MOPT. The Oil Companies till have not responded.

14. Schedule 3 Transhipper/Trans-loader/Floating crane Charges using Own anchor prescribes tariff for primary loading and uptopping of iron ore through Transhipper's / floating cranes to be collected from the transhipper vessel / floating crane owners. The MOPT has prescribed a note stating that the rates are based on consent terms agreed upon by both the parties before the Hon'ble Supreme Court of India during September 1996. In this regard MOPT vide its email dated 2 May 2019 has forwarded the copy of consent terms based on Order of Hon'ble Supreme of India dated 18.09.1986 in C.A.No.1472/1988. The said Consent terms clearly state that the rates will remain in force until they are revised by the Board in exercise of their statutory powers.

15. Subsequently the MOPT vide its email dated 15 May 2019 has requested to incorporate following changes in the revised proposed SOR of MOPT.

- (a). Replace title to 4.3 from the existing "Charges for operating Transhipper/ floating cranes in port" to "License fee for operating Transhipper / floating cranes in port".
- (b). Delete note (ii) under Schedule 4.4: Charges for use of Transhipper/ floating crane provided by the authorised private operators for cargo operations.

16. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

17. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing SOR of the MOPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/38/2016-MOPT dated 17 November 2016. The validity of the SOR of MOPT approved by this Authority in the said Order was prescribed till 31 March 2019.
- (ii). The MOPT has filed its proposal for general revision of its SOR on 19 January 2019 under the Tariff Policy, 2018. The port has furnished the requisite information / clarification sought by us along with revised draft SOR, modified estimates of revenue and modified Performance Standard vide its letter dated 15 March 2019. The information / clarification furnished by MOPT vide its letter dated 15 March 2019 along with revised proposed SOR and submissions made by the port during the processing of the case are considered in this analysis.
- (iii).
  - (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the three years (Y1), (Y2) and (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2. of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.
  - (b). The MOPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2015-16 (Y1), 2016-17 (Y2) and 2017-18 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The MOPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2015-16, 2016-17 and 2017-18. The following adjustment done by MOPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy, 2018 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out for specific mention along with a few modification required to be done in the computation of the ARR for the reasons explained:
    - (i). The MOPT has excluded expenses related to estate activity and interest on loan as per Clause 2.2. (i) and (ii) of the Tariff Policy, 2018 and Working Guidelines notified by this Authority.
    - (ii). (a). As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines, 1/3 of one-time expenses like arrears of wages, pension/ gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. is to be included in the Annual Revenue Requirement (ARR). Likewise, 1/3 of the Contribution to Superannuation Fund is to be included for the calculation of ARR. This means 2/3 of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.

- (b). The port has shown nil figures towards the one time expenses like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity. Entire amount of Arrears of ex-gratia payment of ₹1953.88 in the year 2017-18 is considered for exclusion being one time payment from the figures reported in the Annual Accounts of the corresponding year. However, in the calculation of average expenses, the port considered 1/3<sup>rd</sup> of ₹1,953.88 lakhs in the summation of average expenses for the year Y1, Y2 and Y3. This methodology ultimately results in exclusion of 2/3<sup>rd</sup> of one time expenses which is found to be in line with Working Guidelines.

The port has excluded ₹980.57 lakhs, ₹3062.63 lakhs and ₹1649.34 lakhs in the years 2015-16, 2016-17 & 2017-18 respectively as 2/3 of contribution to the pension fund, gratuity fund and leave encashment. The port has given break up for all these contribution to the funds and considered 2/3rd of the contribution to pension fund, gratuity fund and leave encashment for exclusion as required as per clause 2.2 (iii) of Tariff Policy, 2018.

The adjustments done by MOPT in this regard are found to be in line with Tariff Policy, 2018 and Working Guidelines, 2018 and are supported with working and hence considered.

- (iii). As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy, 2018 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads (MGAO) subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.

The MGAO reported in the Audited Annual Accounts is ₹4670.56 lakhs, ₹5308.38 lakhs and ₹6016.07 lakhs for years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively.

In Form 2, to arrive at the admissible MGAO, the MOPT has considered sum of operating expense and management and general overhead after excluding the operating expense of estate at ₹18446.61 lakhs, ₹20594.15 lakhs and ₹20235.58 lakhs for years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively. The MOPT has finally assessed 25% thereon to arrive at the MGAO cap of ₹4,611.65 lakhs, ₹5,148.54 lakhs and ₹5058.00 lakhs. Since MGAO reported as per Audited Annual Accounts is in excess of the prescribed cap of 25%, for year 2017-18, the MOPT has considered ₹638.46 lakhs as exclusion from total expenses for year 2017-18 while assessing the ARR. For the year 2015-16 and 2016-17 respectively, the MGAO reported as per Audited Annual Accounts is found to be within the prescribed cap and, therefore, no adjustment is done by the MOPT in this regard while assessing the ARR. The above approach of the MOPT in assessing the ARR is in line with Tariff Policy, 2018 and is supported with working and hence it is considered.

- (iv). As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines notified by this Authority, all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR.

The MOPT has shown Nil exclusion towards expenses relevant for tariff fixation of captive berth. This information furnished by MOPT in ARR Computation is relied upon.

- (v). As per clause 2.1. of the Tariff Policy, 2018, ARR will be the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the immediate preceding three years (Y1), (Y1), and (Y3) at the time of submitting the proposal plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31<sup>st</sup> March Y3.

The average of expenses estimated by the MOPT is ₹36186.30 lakhs (₹32,334.26 lakhs + ₹36,240.47 lakhs + ₹38,030.30 lakhs/3).

The annual accounts for the year 2017-18 reports ex-gratia payment of ₹1953.88 lakhs. The port has considered the entire amount for exclusion. The average expenses estimated by MOPT at ₹36186.30 lakhs captures 1/3<sup>rd</sup> of ₹1,953.88 lakhs. This is found to be in line with the Tariff Policy, 2018.

- (vi). As per Clause 2.4 of Working Guidelines, 2018 for computation of capital employed, the port has to exclude net value of fixed asset related to estate activity and net fixed assets transferred to BOT operators as on 31 March of Y3 as per Audited Annual Accounts.

The MOPT has arrived at the capital employed figure based on the Audited Annual Accounts as on 31 March 2018 at ₹56,917.39 lakhs, which comprises of ₹44,001.22 lakhs towards Net fixed assets + ₹10,581.88 lakhs towards value of work-in-progress + ₹4,843.49 lakhs towards working capital - ₹2,509.20 lakhs towards net fixed assets related to Estate Activity. Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. The MOPT has computed working capital as per norm prescribed in clause 2.5. of working guidelines at ₹4,843.49 lakhs. The capital employed as furnished by the MOPT is relied upon and considered.

- (vii). The total capital employed arrived by MOPT is ₹56,917.39 lakhs. The Returns on Capital Employed at 16% is ₹9106.78 lakhs which is considered in the ARR computation.
- (viii). The ARR estimated by MOPT is the average of the expenditure for the three financial years 2015-16 to 2017-18 at ₹36,186.30 lakhs plus 16% ROCE at ₹9,106.78 lakhs aggregating to ₹45,293.08 lakhs as on 31 March 2018. Further, the MOPT as per Clause 2.7. of Working Guidelines has indexed the said ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 at 3.45% and arrived at ceiling indexed ARR forwarding SOR at ₹46,855.69 lakhs for the year 2018-19.

The Tariff Policy, 2018 has stipulated to follow the Annual Revenue Requirement (ARR Model) for fixation of tariff for Major Port Trusts. The ARR is the average of the actual expenditure for the past 3 years and 16% return on the capital employed. That being so, the question of adjustment of ARR with the earnings from the port railway services and estate rentals cannot be considered to fix the tariff as suggested by Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA).

The tariff for port railway services is not fixed by this Authority; it is fixed by the Railway Board. Therefore, Average expenditure of the railway activity to the tune of ₹2,046.91 lakhs (₹1,679.06 + ₹2,336.60 + ₹2,125.07/3) is excluded from the ARR.

- (ix). The computation of ARR as furnished by the MOPT and considered in the analysis is attached as **Annex - I (a) and (b)** respectively. The ARR calculation furnished by the MOPT vide its letter dated 30 April 2019, which is duly certified by Chartered Accountant is relied upon. A summary of the ceiling indexed ARR furnished by the MOPT and as considered by this Authority is given below:

(Amount ₹ in lakhs)

Sr. No.	Particulars	As estimated by the MOPT	As considered by this Authority
1.	Average Expenses for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18	36,186.30	34,139.39
2.	Capital employed including net fixed asset, capital work-in- progress as on 31.03.2014 and working capital as per norms	56,917.39	56,917.39
3.	Return on capital employed @ 16%	9,106.78	9,106.78
4.	ARR as on 31 March 2018 (4=1+3)	45,293.08	43,246.17
5.	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 (3.45%)	46,855.69	44,738.16
6.	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	46,855.69	44,738.16
7.	Revenue estimated by MOPT at the proposed Scale of Rates	35,973.40	35,973.40

- (x). As per Clause 2.6. of Tariff Policy, 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2017-18 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. As per Clause 2.5. of Tariff Policy, 2018, for drawing the SOR, the MOPT has considered the actual cargo traffic in tonnes as reported by it exclusively handled by the MOPT and GRT of vessels handled by the port during the year 2017-18, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR. The traffic figures of cargo and GRT of vessels

considered by MOPT which are duly certified by the practicing Chartered Accountant in the revenue estimation at the proposed tariff are relied upon.

The port has also furnished copy of the Board resolution of MOPT approving the proposed Scale of Rates and Performance Standards.

- (xi). The port has, in general, proposed increase of 25% in the Vessel Related Charges (VRC) viz. Port Dues, Pilotage and Berth hire, 15% increase in Cargo Related Charges (CRC) and 15% increase in storage charges. Most of the users / user associations have made a request to reduce the proposed rates. The port has stated that the actual increase required in port charges to achieve the Annual Revenue Requirement is 106% excluding the concessions extended for handling cargo at WOB. If the concessions for West of Break Water extended by the Board are not considered then the actual increase required is 118%. But, the Port has proposed a modest increase of 25% and 15% in VRS and CRC respectively as against the actual requirement. The port has also stated that the port is in a very difficult financial situation which is mainly due to pollution and environmental issues and as such Port is required to incur huge expenditure on pollution mitigation measures in order to continue its operations. Hence, the MOPT has expressed its inability to accede to the request of users / users association to reduce the proposed rates.  
 The SOR of the MOPT had validity up to 31 March 2019 and the port has filed the proposal following the Tariff Policy, 2018 issued by the MOS and the Working Guidelines notified by this Authority. The proposal of the port is approved by the Board of Trustees of the Port. Further, it is seen that even at the proposed increase there is a revenue gap of ₹8,764.76 lakhs. Since the proposal of the MOPT is well within the estimated ARR and compliance with Tariff Policy, 2018 the proposal of the port merits consideration.
- (xii). The revenue estimated by the MOPT at the proposed SOR is ₹35,973.40 lakhs. The estimate of revenue at the proposed tariff and for the actual traffic handled by the port for the year 2017-18 has been duly certified by the Chartered Accountant which is relied upon. The revenue estimates as furnished by MOPT at the proposed SOR is attached as **Annex - II**. As brought out in subsequent paragraphs, the MOPT has stated that for a few tariff items / conditionalities, the revenue cannot be quantified. Considering the revenue gap between the ceiling indexed ARR for the port as whole as assessed and revenue estimate at proposed tariff, the income arising on account of few new tariff items / conditionalities and modification in the existing conditionalities for which income is not estimated may get subsumed in the revenue gap of ₹8,764.76 lakhs.
- (xiii). The existing SOR prescribes port dues separately for Barges carrying cargo, Bunkers / water barges at ₹6000/- per annum, ₹6000/- per annum and for Pleasure Yachts at ₹10,000/- per annum. On being asked to explain the reasons and basis for the proposed deletion of port dues for these categories of vessels, the MOPT has clarified that the currently the port does not possess any mechanism to monitor barges plying through port waters. The port has also stated that no revenue has been earned through the existing rates in the SOR and hence proposed to be deleted. Lack of mechanism and non-realisation of income cannot be the reasons for deletion of an existing tariff item. The existing provision is continue.
- (xiv). In the proposed Note no (iv) under Schedule 1.1 Port Dues, in the last sentence, the MOPT has proposed deletion of the word "Western India Shipyard Limited (WISL) and substituted it with the word "port". The MOPT has clarified that proposed modification is because the lease period of Western India Shipyard Limited (WISL) is over w.e.f. April 2018. The proposed modification is therefore approved.
- (xv). (a). The shifting charge proposed by MOPT in the original proposal is at 50% / 100% linked to the proposed pilotage fee at East of Break water (EOB) and West of Break water (WOB) respectively. The existing Shifting charge works out to 15.32% of the pilotage fee. Further, the increase proposed in shifting charges is in the range of 306.19% to 307.95% for East of Break water (EOB) and 712.5% to 715.91% for West of Break water (WOB). The Marmugao Ships Agents Association (MSAA) and Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA) have also strongly objected the steep proposed in shifting charges for EOB. In this regard, the MOPT has clarified that the shifting operation is equivalent to pilotage operations at WOB as it involves movement of tugs, manpower and pilots from their stations to WOB which is equivalent to the sailing movement of the vessel which in turn results in the same operation cost as pilotage operations. For shifting operation within EOB, the charges are restricted to 50% of the pilotage charges.



As per the proposed SOR note (i) under schedule 1.2., Pilotage fee is a composite fee including one inward and one outward movement with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience'. Whereas shifting of vessel is for movement of vessel from berth to berth or stream to berth or berth to anchorage or vice versa movement. In view of the above difference in the services of shifting and pilotage, port was again requested to justify its proposal for the steep increase proposed in shifting charges and linking it pilotage fee at 50%/ 100% of the proposed pilotage fee.

The port has subsequently reexamined and considering the fact that pilotage fee is a composite fee including 2 movements, the port has proposed to reduce the shifting charges in the proposed SOR and link it to pilotage fees at 25%/ 50% of the proposed pilotage fees as against the 50%/ 100% proposed earlier.

- (b). Clause 10.9 of the Working Guidelines, 2018 stipulates prescription of three GRT slabs for levy of Pilotage charges and shifting charges. The existing SOR prescribes Shifting charges in three slabs of GRT of vessels which is found to be in line with the same provision prescribed in the Working Guidelines. However, in the proposed SOR, the MOPT has, in place of separate slab wise schedule of rate, proposed a note linking shifting charge as percentage of pilotage fee.

When the port was requested to consider to propose Shifting charges slab wise in three GRT slabs as stipulated in the said clause of the Working Guidelines, 2018, the MOPT has, instead, proposed to add a note to the existing note stating that "The shifting charges shall be applicable as per the respective GRT slabs of the pilotage fees".

Since the existing SOR prescribes separate schedule of shifting charge, there is no harm in continuing with the existing practice as it will be more transparent to user and shall not require port and the users to calculate the shifting charges linked as percentage to pilotage fee. That being so, slab wise shifting charge is prescribed in the SOR in place of the note proposed by the port. The rate is prescribed at 25% and 50% of pilotage fee as proposed by MOPT for shifting with in EOB and for other shifting respectively.

- (xvi). In the existing SOR, the charges for hire of Launch (for survey work) is prescribed at ₹1 lakh per shift of 8 hours or part thereof under schedule 4.2. under the Miscellaneous Cargo Related Charges. The said rate is inclusive of fuel and lubricants. The port has proposed to delete this entry from Miscellaneous Charges and has brought it under Flotilla hire Charges. The rate proposed is ₹30000/- per hour of part thereof for Launch Hire for Survey Work and ₹25000/- per hour of part thereof for Launch hire Charge. This works out to 140% increase if like to like comparison is done in the unit of levy of Launch Hire for Survey Work which is more than 25% increase sought in the vessel related charges. The port has clarified that if launch is hired for survey work, additional survey equipment, manpower and other equipment are supplied by the port. The MOPT has also clarified that the port has not provided any service in 2017-18 under launch hire charges for survey work.

As regards launch hire charges, on the request of the trade, the MOPT has reduced the tariff for launch hire charges from ₹25,000/- per hour proposed earlier of to ₹15,000/- per hour or part thereof. Thus, the increase will be of 20% as against general increase of 25% for launch hire charges. The Launch hire charges and Launch hire charges for survey work proposed by MOPT are for Foreign going vessels as per its proposed draft SOR. The port has not proposed rate of coastal vessel. Since this tariff is a vessel related charge, wherein coastal vessel are entitled for coastal concession, the rate for coastal vessel is prescribed at 60% of the proposed rate to be in line with the coastal concession policy of the Government. This will not have any impact on revenue estimation as no coastal vessel has availed this service in the year 2017-18 as per revenue estimation by MOPT.

- (xvii). The wharfage rate for POL and POL products approved by this Authority in the last general revision of the SOR was ₹ 193/- per tonne as proposed by the port. Subsequently, in May 2018, the MOPT sought increase in wharfage charges for POL and POL products from then prevailing rate of ₹193/- per tonne to ₹500/- per tonne on the grounds that they do not have funds even to pay the salaries and pension payment and it for sustainability of the port. For the reasons stated by the port, this Authority vide Order No.TAMP/39/2018-MOPT dated 31 July 2018 has approved the increase proposed by the port as a stop gap arrangement. In the

said Order in para 12 (vi)(a) it is stated that in view of the objection made by the oil companies at steep increase proposed by the port, the port was advised that while revising the SOR due from 1 April 2019, the port may like to review the increased wharfage rates for POL and POL products as this exercise is only a stop gap arrangement to tide over the severe financial crisis reported by the port.

During the processing of this case, the Oil Companies viz. Indian Oil Corporation Limited (IOCL), Bharat Petroleum Corporation Limited and Hindustan Petroleum Corporation Limited have again objected the proposal of the port to retain the wharfage rate for POL products at ₹500 per tonne. They have argued that unprecedented increase was done in mid term revision only for POL cargo in July 2018. This increase has already made the Oil Marketing Operations in Goa costliest and any further increase in the charges from MOPT may render the business unviable. The oil companies have requested that 15% increase is proposed for cargo related item should be applied to pre-revised rate of POL products of ₹193/- tonne. Further, since oil PSUs were already subjected to a steep hike in the wharfage and the vessels carrying POL should not be subjected to further hike in VRC.

Since in the current proposal, the port has proposed to retain the rate of ₹500/- per tonne for this cargo item, bringing out the position of the July 2018 Order, the port was again requested whether the port would like to review the proposed rate in view of objections made by the oil companies in the current general revision proposal.

As regards Vessel related charges, the port has clarified that VRC were revised during the last General Rate Revision for all Port users and the same are now revised for all Port users and not only for Oil Marketing Companies.

As regards wharfage rate for POL, the MOPT has clarified that the situation faced by the port has not improved and has in fact worsened and hence it has proposed to retain the rate of ₹500/- per tonne. The MOPT has assured that in case, if there is an improvement in the situation, the port may consider giving concession, as the wharfage is at ceiling level.

In view of the position explained by the port and recognizing that even at the proposed rate, the revenue gap uncovered is substantial to the tune of ₹8764.76 lakhs per annum, this Authority approves the current proposal of the port. In any case, the rates approved by this Authority are ceiling rate, and hence port has flexibility to offer concession/ discount on the approved rate based on its judgement. In fact, the port has assured to exercise this flexibility as and when the situation improves.

- (xviii). The existing SOR prescribes dust suppression levy (DSL) at 4 per tonne on all cargoes except containers and liquid cargo handled at MOPT berths. As against that, the MOPT has proposed Dust Suppression Levy (DSL) separately for Dry Bulk at ₹8 per tonne and ₹3 per tonne for break bulk cargo and ₹3 per TEU for container. The proposed increase in dry bulk cargo works out to 100%. In this regard, MOPT was requested to clarify whether it is relevant to propose rate for break bulk cargo and container and whether dust suppression services are rendered for these cargo groups and reasons for increase beyond general increase of 15% in cargo related charges.

The MOPT has clarified that the situation of the port has worsened only due to the issues pertaining to environment. The port has put in the place various pollution mitigating measures such road sweeping machine, mist cannon machine, truck wheel cleaning equipment, pollution monitoring equipment etc. incurring additional cost to the port. However, the total cost of measure would be unbearable only for the polluting cargo to bear and as such it is proposed to recover the DSL from all cargos.

At the request of the trade, the MOPT has reduced the DSL rates for Dry Bulk from ₹8 per tonne proposed earlier to ₹6 per tonne, and for Break Bulk and container to ₹2 per tonne/ TEU. Further, acceding to the comments of the Goa Chamber of Commerce & Industry (GCCCI) the MOPT has proposed to insert a note that DSL shall not be applicable for cargo handled at WOB and PPP Berths and at Mooring Dolphin it shall be leviable at 50% of the proposed rate.

Based on the justification furnished by the port and recognizing that the port had subsequently moderated the rate proposed and also proposed to incorporate notes at the request of the trade, the proposal of the port as regards DSL is approved.

- (xix). (a). The existing SOR prescribes uniform storage charge for container without any distinction of storage inside or outside the custom bound area. As against that, the MOPT has proposed two separate schedule of Storage Charges for Outside Custom Bound Area and Inside Custom Bound Area.

In the proposed SOR the storage charge for container for storing Inside Custom Bound Area is proposed at double the existing rate and free days is maintained at the existing level i.e. 3 days for import and 7 days for export container in the revised proposed. As regards Outside Custom Bound Area, the storage is proposed to be offered at the existing rate and free dwell time of 20 for both import and export containers is proposed.

The MOPT has clarified that the Port has limited cargo storage space inside the port limits. The port intends to maximize utilization of the space outside the custom bound area and to attract more cargo. The port's area outside custom bound area are not easily accessible and hence rates and free period proposed are very liberal and so it is expected that the cargo within the port area may move out to the outside custom bound area which will earn less revenue to the port for the same cargo. Even if there is increase in the cargo, the total revenue is not expected to exceed the current revenue earned from the current storage. The port has clarified that rates are most competitive across all Major Port Trusts. The port has captured revenue estimates from the proposed storage charges.

Based on the rationale and clarification furnished by the port, the storage charges for container is approved as proposed by the port.

- (b). The existing SOR prescribes delivery rate of 1500 to 2000 Tonne per day for different categories of dry bulk cargo for calculation of free period and levy of normal rent after expiry of free period. The delivery rate is proposed to be reduced to 1000 tonnes per day for import Dry bulk cargo in the proposed SOR and 750 tonne per day is proposed for import Break Bulk Cargo.

The MOPT has justified the reduction in delivery rate for import dry bulk cargo on the ground of heightened activism in the local community against the port operations, particularly pollution and movement of heavy vehicles through the city, congestion on city roads due to heavy vehicles and usual six hour daily restriction imposed by the local administration which has severely impacted the cargo receipt and delivery from the port and consequently the imposition of demurrage on the cargo. This has also led to diversion of the cargo. The port states that the existing delivery rate of cargo could not materialize due to low availability of large trucks leading to slower delivery rate.

Based on the justification furnished by the port, the proposed reduction in the delivery rate for calculation of free period for storage of import cargo on the expiry of which demurrage is leviable levy of normal rent is approved.

- (c). As regards storage charge for cargo as well, the port has distinguished between stacking cargo inside and outside the custom bound area. For the reasons explained earlier, the proposal for separate rates inside and outside the custom bound area is accepted.

The existing SOR prescribe specific free period of 3 days for Import cargo for Storage purpose and 20 days for export cargo.

As against that, in the proposed SOR, for import cargo, the port has proposed a note that free period shall be determined based on the manifested quantity of the vessel divided by the specified delivery rate proposed in the SOR for that cargo. Specific free period is not proposed for import cargo. For export cargo, 45 days free period is proposed.

When sought the reasons for not proposing specific free period and requested the port to propose specific free period as in the existing SOR for import cargo, the MOPT has clarified that the change is proposed in order to ensure that a small quantity of cargo does not enjoy the same amount of free period as a large quantity of cargo e.g. in the existing SOR, a quantity of 5000 MT would enjoy the same amount of free period as 50000 MT of cargo.

As regards free period prescribed in the existing SOR, it is proposed to be increased from 3 days for Dry Bulk and Break Bulk import cargo and 20 days for dry bulk export and 12 days for break bulk export cargo to 30 days for import and export cargo inside custom bound area and 45 days free period for stacking cargo outside custom bound area in the proposed SOR. Further, the increase proposed in storage charge of cargo

is in the range of 33% to 100% for Dry Bulk Export, 25% to 60% for Dry Bulk Import and 7.14% to 114% for Break Bulk Import. The port has clarified that the structures have been revised wherever felt necessary and as such the above 15% increase have not been universally applied. The revenue estimated by the port captures revenue from storage charge of cargo at proposed rate for inside custom bound area. Since the total revenue estimated is within the estimated ARR, the proposed storage charge for cargo is approved at the level proposed by the port.

- (d). For stacking of cargo/ container at Bogda, the MOPT has proposed 15% hike over the applicable rate. The port has clarified that the Bogda area outside custom bound area is not easily accessible and hence not possible to estimate quantity of cargo to be stored in this area. This position clarified by the port is relied upon. In any case, there is substantial revenue gap left uncovered and any additional revenue likely to arise from this item may get subsumed in the ARR left uncovered.
- (e). The MOPT has proposed that cargo storage charges outside custom bound area shall be increased by 15% per annum for Bogda area alone. Considering that there is no objection from the users, the note in this regard proposed by MOPT to be incorporated under the schedule relating to cargo storage charges outside custom bound area is approved.
- (xx). The port has proposed Mandatory User Charge (MUC) of ₹145/- per container to be levied on all containers (except transshipment and coastal) handled at the Major Port Trusts and terminals operating thereat towards MUC for the Logistics Data Bank (LDB) service rendered by DMICDC as per the common adoption the Order No.TAMP/46/2018-MUC dated 8 June 2018 approved by this Authority for all Major Port Trusts and terminals operating thereat. The DMICDC has filed a proposal for revision of mandatory user charges which is being processed separately. The rate as and when approved in DMICDC case will also be applicable to MOPT.
- (xxi). (a). This Authority had approved upfront tariff for stevedoring operations vide its Order dated 14 November 2017. The MOPT in its current proposal of general revision of the SOR has proposed for continuance of tariff for Stevedoring Charges but has proposed to delete the schedule of rates for Shore operations prescribed in 2.4.1.(B) of the existing SOR. The port was requested to explain the nature of services provided with reference to rate for stevedoring operations proposed in the proposed SOR vis-à-vis those covered under the upfront tariff for stevedoring operations in the Order dated 14 November 2017 and to confirm that there is no double counting of the cost elements considered in the stevedoring rate proposed in the general revision of SOR and the upfront tariff for stevedoring operations prescribed in the November 2017 Order under the stevedoring and shore handling guidelines.

The MOPT has clarified that the upfront stevedoring policy envisages the levy of a ceiling limit on charges that the Stevedore can charge to this customers which *inter alia* includes port stevedoring charges levied by the port for supplying Operators and signalers to operate ship's gears. The rate prescribed under stevedoring charges in the general SOR of the port is limited to the charges leviable by the port for the manpower services provided by the Port. The port has confirmed that there is no double counting of the cost elements considered in the proposed SOR.

The MOPT has also clarified that unlike other major ports, MOPT does not supply any shore gang for cargo handling operations. Hence, the schedule of rates for shore operations prescribed in the existing SOR are proposed for deletion as no shore operations services are provided by the Port. This deletion, therefore, approved.

The existing SOR under Schedule 2.4.1. (A) prescribes stevedoring charges in three slabs for each cargo items linked to average output per hook per shift. However, in the proposed SOR, the MOPT has proposed uniform stevedoring charges without linkage to output performance.

The GCCI and Vedanta Limited, have pointed out that proposed single rate based on the highest slab increases the cost of handling cargo from this port. The Mormugao Stevedores Association (MSA) has requested that the lowest rate in the existing SOR for various categories of cargoes be considered and a 15% increase on that rate be proposed in the new SOR.

The MOPT clarified that in the previous SOR, the rates for Cargo Handling Labour Division (CHLD) operations were in the descending order for increased productivity. The CHLD operations involve port's crane operators, operating the ship's gear, which means increased productivity would be on account of port. However, when CHLD operators unload the cargo on the wharf, speedy evacuation is the responsibility of the stevedores which includes providing adequate equipment, machinery and manpower, which indicates efficiency of the stevedores. There was conflicting interest. The port has also clarified that NMPT also has single per ton rate instead of multiple slabs. Hence, the port has proposed to do away with the slab wise rate and has proposed a single rate per ton and linkage to performance level is also proposed to be done away with.

As rightly stated by the port, in the SOR of the NMPT also cargo wise single per tonne rate for CHD operations is prescribed. But, in NMPT SOR that is linked to benchmark productivity. It has to be recognised that stevedoring rates approved by this Authority for MOPT under the Stevedoring Guidelines, prescribe benchmark levels of productivity. Hence prescription of benchmark productivity for stevedoring operations in the General SOR may lead to confusion. In view of the clarification furnished by the port and in view of the above position, the proposal of the port for single slab cargo wise rate without linkage to productivity is considered.

Since the highest slab rate proposed by the port in the original proposed SOR was objected to by a few users, the port has subsequently revised it based on the weighted average rate of 2017-18 and has furnished the working in support of arriving at the proposed rate. The proposed rate is, therefore, approved.

- (xxii). (a). The existing SOR prescribes separate rates under Schedule 2.5 for Electronic Data Interchange (EDIC) for different types of documents like Vessel Related, cargo related, container related document etc. which range from US\$ 15 to US\$ 50 per document for vessel related document for foreign vessel and ₹500 to 2000 per document for coastal vessel/cargo/container related document. This, in many cases worked out to more than the invoice amount. For example, even if invoice is less than or equal to ₹20,000/-, the EDI charges of ₹2,000/- were applicable, which was objected by the Port Users. Hence, the port has proposed to link the EDI charges as 1% of service amount with minimum and maximum capping ₹100/- and ₹5000/- respectively. The note proposed by the port states that EDI Charges shall be charged at 1% of the Service Amount subject to a minimum of US\$ 2.00 and ₹100/- and a maximum of US\$ 50.00 and ₹3500/- for Foreign and Coastal respectively.

This was objected by many of the users. So, the port has reduced the cap and proposed at 1% of the service amount, subject to maximum of 50 USD or ₹3500/- per document and minimum is 2 USD or ₹100 per document. The port has estimated the revenue from this item at the level earned in the year 2017-18. The revised rate proposed by the MOPT for EDI is, therefore, considered for approval. The proposed note is slightly modified to state that EDI Charges shall be charged at 1% of the Service Amount subject to a minimum of US\$ 2.00 and ₹100/- and a maximum of US\$ 50.00 and ₹3500/- for Foreign and Coastal related services. The port has clarified that the Service amount is the Invoice amount exclusive of any taxes. This is incorporated in the end of the proposed note to avoid any ambiguity.

- (xxiii). (a). In the existing SOR, cargo-wise tariff is prescribed and linked to average daily performance in tonnes for cargo handling by HMC and the rates are prescribed separately for HMC working together with ship's gear and HMC for gearless vessels. The rate prescribed in the existing SOR rewards efficiency by prescribing higher rate with increase in the performance. As against that, in the draft proposed SOR, the port has proposed to do away with slab wise tariff linked to average daily performance.

The Mormugao Stevedores Association (MSA) has objected the proposed tariff sighting that it leads to huge increase ranging from 70-100%. This again will contribute to an increase in cost of cargo handled. Considering the unreliability of the HMC and frequent breakdown during operation of the HMC, MSA has requested that an increase in 10% of the existing rates be considered. At the same time, they have requested that the deployment of the HMC should not be mandatory. Same should be the case with the hire of any other equipment/ machinery of the port. This will give the

trade more flexibility in planning their vessels with appropriate gears/ cranes considering the overall cost too.

The MOPT has clarified that in the existing SOR, there are two categories i.e. Harbour Mobile Crane (HMC) working together with ship's gear and the other for gearless vessels with rates in descending and ascending order respectively for increased productivity. Hence, it is proposed to do away with the separate category and to have only one category with single slab. This is done as the HMC usually operates in tandem with the ship's gears. The Port users are reluctant to engage the port's HMC and try to divert cargo to the ship's gears. Due to the slabs, the port is not able to recover even the operating cost of the HMC. HMC is having higher capacity compared to ship gear. In the existing SOR, rates are prescribed in decreasing order with increased productivity. It is proposed to have only one slab for HMC so as to at least recover its cost of operations.

It is seen from the proposal of the port that there is reduction in the existing rate in some of the slabs for a few cargo items like Iron Ore Fines/ Lumpy/ Pellets/ Bauxite/ Limestone/ Gypsum/ Manganese etc. whereas as, at the proposed rate there is increase in the range of 10% to 157.5% for a few cargo items.

On being asked to furnish the basis for arriving at the proposed rationalized rate as against slab wise rate for different dry bulk and break bulk in the existing SOR linked to average daily performance, the MOPT has clarified that firstly, the slab for coal/slag and coke of all types have been removed for the reason that in view of the direction of the Honorable High Court of Mumbai, in Goa, coal and coke cannot be handled at berth nos.10 & 11. Secondly, the rationalization of the slabs for remaining cargo is based on the nature and the handling methodology i.e. one is dry bulk granular lumpy form and the other is powered fine. The object is to reduce any scope of subjective interpretation arising out of multiple slabs and description and to bring uniformity in rates of cargo of similar nature. As regards the reduction at the proposed rates for few cargo items, the MOPT has clarified that the reduction is to common user service and not with reference to individual importer/ Exporter.

Based on the clarification furnished by MOPT to maximise the utilization of port HMC and to enable the port to cover the cost of operation, and also recognizing that the revenue estimated by the port captures the revenue estimates from this item, the rationalized tariff for HMC proposed by MOPT is approved.

- (b). The existing SOR prescribes (i) to (vii) conditions governing charges leviable for use of HMC. In the proposed SOR, the port has proposed for deletion of existing note nos.(i),(ii),(iii) and (vi) to (vii).

The MOPT has clarified that due to proposing a single slab in the place of productivity based multiple slabs, the notes (i) to (iii) and (vi) are not relevant. As regards note (vii), same cannot be implemented as the terms and conditions of the agreement between the Port and the crane operators prevail.

Based on the clarification furnished by MOPT, the deletion of existing note proposed by the MOPT appears in order and hence deletion in the notes is approved as proposed by MOPT.

- (xxiv). The MOPT has proposed new tariff items like EOT Crane 8 tonne, EOT Crane 12 tonne, EOT Crane 18 tonne, Loco Engine Pit Charges and Bollard Pull Test under Schedule 4.1 Hire of Equipment and Machinery. The port has stated that there were instances where these equipment were required but no tariff was prevailing in the SOR. The intention of MOPT is to charge each port equipment and machinery which are used for the purpose other than cargo handling. The MOPT has also clarified that the port has not provided any of these above service in 2017-18. Hence, no estimation is made in Form-3 for revenue realisation.

Based on the clarification given by MOPT, the insertion of new tariff items for the above said equipment which are not mandatory charges but leviable on requisition of service is approved as proposed by MOPT.

- (xxv). (a). The MOPT has proposed to introduce charges for (i). dumping of Dredged Material by Parties, (ii). 1 Std. Length Oil Boom (Excluding manpower and flotilla cost, etc.) and (iii) Skimmer/ Any OPRC equipment (Excluding manpower and flotilla cost, etc.) under the new schedule of miscellaneous charges. When sought from the port to explain the

nature of services rendered by the port for item nos.(ii) and (iii) above and confirm that they fall under the list of services listed under Sections 48/ 49 of the MPT Act 1963, the MOPT has clarified that the port maintains oil pollution preparedness equipments as per National Oil Spill Disaster Contingency Plan (NOSDCP), for which the port has to bear its operationalization cost and the same needs to be recovered from the users as this expenditure is not being recovered under any other heads of the SOR.

The nature of services rendered by the port for item nos.(ii) and (iii) above includes mobilization of the equipments and actual operation at the site including the proper disposal of the recovered pollutants. These equipment have been procured by the port as per the requirements of NOSDCP; hence these charges are proposed to be introduced in the SOR. Based on the clarification of the port and since these are miscellaneous services and also recognizing that none of the users/ user association have objected the proposed rates, the tariff items are incorporated in the SOR as proposed by the port.

- (xxvi). The existing SOR and the proposed SOR include tariff for use of Transhipper of 30T and Floating Crane of 32T provided by the authorised service provider for cargo operations. The rate proposed is on per tonne basis. In the proposed SOR, apart from the tariff sought for the above said items, the port has proposed new tariff schedule 4.3. for Transhipper and Floating Crane proposing lump sum rate on per annum basis for operating the Transhippers / Floating crane in port.

The MOPT has clarified that the annual charges for operating transhippers / floating cranes is proposed to be introduced since the port wants to encourage competition and facilitate free entry of as many service providers so that the competition would result in lowering of service cost and would be beneficial to the Trade. Also, it is informed that it is the policy of the Ministry to encourage competition and avoid any monopoly. Therefore, these charges have been introduced. It is further clarified by the port that these charges are equivalent to the annual license fee to be retained by the port whereas the charges under schedule 4.4. are the ceiling rates per tonne, what the transhippers operator can charge to his customers.

Further, the MOPT has requested to replace the title of proposed Schedule 4.3 as "License fee for operating Transhipper/ Floating Cranes in Port" in order to distinct the two tariff rates for operating transhippers/ floating crane in ports and being operated by authorised private operators.

The insertion of new tariff schedule 4.3 License fee for operating Transhipper/ Floating Cranes in Port for the reasons cited by the port, the proposed schedule is approved as proposed by MOPT.

- (xxvii). The MOPT has proposed for deletion of existing note (ii) below the Schedule 4.4 Charges for use of Transhipper/ Floating Crane provided by the authorised private operators for cargo operations which states that the rates prescribed in this schedule is valid for a period of three months from the date the revised SOR comes into effect. It will automatically stand expired after three months unless extended.

Since the existing note appears to be redundant in nature, the proposal of port for deletion of note (ii) is approved.

- (xxviii). GMOEA and MSAA have pointed out that idle anchorage charges at West of Breakwater is increased by 25%. MSAA has requested not to apply these charges to vessels which are only waiting for their berthing for reasons of lack of berth availability and are not indulging in any cargo activities at WOB anchorage. The MSAA also pointed out that these charges are not levied by NMPT, MBPT and COPT.

The MOPT has clarified that port has separate charges for working anchorage and idle anchorage. The charges for the idle anchorage are comparatively very less compared to working anchorage. These charges were also there in the earlier SOR and hence are increased at 25% as applicable to the other VRC charges. The contention made by MSAA that these charges are not there in NMPT is not factually correct. The NMPT SOR prescribes Road Stead Charges (RSC) i.e. Anchorage charge at Schedule 2.3.5 which is leviable for the vessels stay at roads with an exemption up to first 48 hrs. before berthing on her first arrival at the roads. Further, the SOR of MBPT also prescribed the idle charges.

In view of the above position and also recognizing that these charges are also prescribed in the existing SOR of MOPT, the proposed anchorage charges are approved as proposed by MOPT.

- (xxix). The Weighment charges for Rail / Road weighbridges were proposed to increase from existing ₹5.50 per tonne to ₹6.50 per tonne. The Mormugao Stevedores Association (MSA) has requested to consider the increase of weighment charges for port road weighbridge to ₹6 per tonne from the existing ₹5.50 per tonne. The MOPT has considered the recommendation and accordingly the weighment charges for port road weighbridge has been revised to ₹6 per tonne in the revised proposed SOR.

- (xxx). (a). As per Clause 3.1. of the Tariff Policy, 2018, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port. The MOPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes / day including container handling and for vessel side services, port has proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels.

In this regard, it is relevant to mention here that the Performance Standards committed by the Port are to be considered for the operations carried out exclusively by the Port within the port premises, with its own equipment and will not be applicable to the BOT operator rendering services at the port with his equipment for whom separate performance standards have already been prescribed in the relevant Order.

The MOPT has also clarified that the revised performance standards are average of the last three years actual performance. The MOPT has furnished the detail calculation of the revised performance standards.

The performance standards as proposed by the MOPT is prescribed along with SOR.

- (b). As per Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy, 2018 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2018-19 is already considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 May 2020 subject to achievement of Performance Standards in the year 2019-20. That being so, a note may be inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by the Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by the Authority. The annual indexation will be from 1 May 2020 subject to the MOPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2018 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does require the Major Port Trusts to approach the Authority for the same. In Order to have transparency, the port may be advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 May of the relevant year. The indexed SOR by the MOPT to be intimated by the port to the concerned users and to the Authority.

- (xxxi). As per Clause 3.8. of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, the validity of the revised SOR is prescribed for a period of 3 years from the date of effect of revised SOR.



- (xxxii). (a). As per clause 7.1. of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The ports may, if they so desire charge lower rates. The MOPT may exercise the flexibility to charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). As stated earlier, as per Clause 2.7. the Tariff Policy, 2018, it is for the MOPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.
- (c). If there is any error apparent on the face of record considered, the MOPT shall approach this Authority for review of the tariff fixed within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.
- (d). The modifications proposed by MOPT in the conditionalities governing the Scale of Rates are considered for approval based on justification/ clarification furnished by MOPT. The MOPT may also, for any justifiable reasons, approach this Authority for review of the tariff fixed giving adequate justification / reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

18.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the MOPT which have been notified separately. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 14 June 2019 and shall be in force for a period of 3 years from the date of effect of revised SOR. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

18.2. The MOPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels.

18.3. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy, 2018. If MOPT does not meet the Performance Standards, the MOPT is not eligible for indexation during the next year.

18.4. As per Clause 6 of the Tariff Policy, 2018, the MOPT is advised to furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to from time to time.

18.5. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from MOPT under clause 6 of the Tariff Policy, 2018 on its website.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./179/19]

Annex-I(a)

**Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018  
Furnished by MOPT**

Rs. in lakhs

Sl. No.	Description		Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1)	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>	<b>Note 1</b>			
(i).	Operating Expenses (including depreciation)		19252.05	21489.82	21367.58
(ii).	Management & General Overheads		4670.56	5308.38	6016.07
(iii).	Finance and Miscellaneous Expenses (FME)		10916.19	14232.51	17624.23
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)</b>		<b>34838.80</b>	<b>41030.71</b>	<b>45007.88</b>

<b>(2)</b>	<b>Less Adjustments:</b>				
<b>(i).</b>	<b>Estate Related Expenses</b>				
	(a) Operating Expenses (including depreciation)		805.44	895.67	1132.00
	(b) Allocated Management & Administrative Overheads		195.40	221.25	318.71
	(c) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)		367.53	475.69	728.56
	<b>Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)+(d)]</b>		<b>1368.37</b>	<b>1592.61</b>	<b>2179.27</b>
<b>(ii).</b>	<b>Interest on loans</b>		155.60	135.00	556.63
<b>(iii).</b>	<b>2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)</b>	<b>Note 2</b>			
	( a ) Retirement Gratuities (SVRS)		0.00	0.00	0.00
	( b ) Ex-gratia payments (SVRS)		0.00	0.00	1953.88
	<b>Subtotal 2(iii)=[(a)+(b)+(c)]</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>1953.88</b>
<b>(iv).</b>	<b>2/3rd of the Contribution to the Superannuation Funds like Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment</b>	<b>Note 3</b>	980.57	3062.63	1649.34
<b>(v).</b>	<b>Management &amp; General Overheads over and above 25% of the Aggregate of the Operating Expenditure and Depreciation</b>	<b>As per Form 2</b>	0.00	0.00	638.46
<b>(vi).</b>	<b>Expenses relevant for Tariff Fixation of Captive Berth, if any governed under Cl. 2.10 of the Tariff Policy 2015</b>				
	(a) Operating Expenses				
	(b) Depreciation				
	(c) Allocated Management & Administrative Overheads				
	(d) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)				
	<b>Subtotal 2(vii)=[(a)+(b)+(c)+(d)]</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
	<b>Total 2 = 2(i) + 2(ii) + 2(iii) + 2(iv) + 2(v) + 2(vi) + 2(vii)</b>		<b>2504.54</b>	<b>4790.24</b>	<b>6977.58</b>
<b>(3)</b>	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1 - 2)</b>		<b>32334.26</b>	<b>36240.47</b>	<b>38030.30</b>
<b>(4)</b>	<b>Average Expenses of Sl. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3 + [ 2(iii) / 3 ]</b>			<b>36186.30</b>	
<b>(5)</b>	<b>Capital Employed</b>				
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			44001.22	
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			10581.88	
	(iii) Less: Net Value of Fixed Assets related to Estate Activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts			2509.20	
	(iv) Less: Net Value of Fixed Assets, if any, transferred to BOT operator as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts			0.00	
	(v) Less: Net Value of Fixed Assets as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under Cl. 2.10 of the Tariff Policy 2015			0.00	
	(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in Cl 2.5 of the Working Guidelines	<b>As per Form 4 &amp; Note 4</b>			
	(a) Inventory			155.35	
	(b) Sundry Debtors			1102.68	
	(c) Cash			3585.46	
	<b>(d) Sum of (a)+(b)+(c)</b>			<b>4843.49</b>	

	(viii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(d)]		56917.39
(6)	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)		9106.78
(7)	Annual Revenue Requirement(ARR) as on 31.03.2018 [(4)+(6)]		45293.08
(8)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e. @ 3.45% (7*1.0345)		46855.69
(9)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement(ARR)		46855.69
(10)	Revenue Estimation at the proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sl.No. 10 above	As per Form 3 & Note 5	35973.40

**CERTIFICATE**

It is certified that the information furnished in the above statement for determination of the Annual Revenue Requirement has been verified with reference to the Audited Annual Accounts of the respective years of the Port Trust and found to be in order.					
	(Vinayaka Rao)		(Amoda Bene)		
	Financial Advisor &		Chartered Accountant		
	Chief Accounts Officer				
	Date :		Date :		
	Place : Headland, Sada		Place : Margao, Goa		

**Annex-I(b)**

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018 Furnished by MOPT and modified by TAMP					
Rs. in lakhs					
Sl. No.	Description		Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1)	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	Note 1			
(i).	Operating Expenses (including depreciation)		19252.05	21489.82	21367.58
(ii).	Management & General Overheads		4670.56	5308.38	6016.07
(iii).	Finance and Miscellaneous Expenses (FME)		10916.19	14232.51	17624.23
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)</b>		<b>34838.80</b>	<b>41030.71</b>	<b>45007.88</b>
(2)	Less Adjustments:				
(i).	Estate Related Expenses				
	(a) Operating Expenses (including depreciation)		805.44	895.67	1132.00
	(b) Allocated Management & Administrative Overheads		195.40	221.25	318.71
	(c) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)		367.53	475.69	728.56
	<b>Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)+(d)]</b>		<b>1368.37</b>	<b>1592.61</b>	<b>2179.27</b>
(ii)	Railway Related Expenses		1679.06	2336.60	2125.07
(iii).	Interest on loans		155.60	135.00	556.63
(iv).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)	Note 2			
	( a ) Retirement Gratuities (SVRS)		0.00	0.00	0.00
	( b ) Ex-gratia payments (SVRS)		0.00	0.00	1953.88

	<b>Subtotal 2(iii)=[(a)+(b)+(c)]</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>1953.88</b>
(v).	<b>2/3rd of the Contribution to the Superannuation Funds like Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment</b>	<b>Note 3</b>	980.57	3062.63	1649.34
(vi).	<b>Management &amp; General Overheads over and above 25% of the Aggregate of the Operating Expenditure and Depreciation</b>	<b>As per Form 2</b>	0.00	0.00	638.46
(vii).	<b>Expenses relevant for Tariff Fixation of Captive Berth, if any governed under Cl. 2.10 of the Tariff Policy 2015</b>				
	(a) Operating Expenses				
	(b) Depreciation				
	(c) Allocated Management & Administrative Overheads				
	(d) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)				
	<b>Subtotal 2(vii)=[(a)+(b)+(c)+(d)]</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
	<b>Total 2 = 2(i) + 2(ii) + 2(iii) + 2(iv) + 2(v) + 2(vi) + 2(vii)+2(viii)</b>		<b>4183.60</b>	<b>7126.84</b>	<b>9102.65</b>
(3)	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1 - 2)</b>		<b>30655.20</b>	<b>33903.87</b>	<b>35905.23</b>
(4)	<b>Average Expenses of Sl. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3 + [ 2(iii) / 3 ]</b>			<b>34139.39</b>	
(5)	<b>Capital Employed</b>				
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			44001.22	
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			10581.88	
	(iii) Less: Net Value of Fixed Assets related to Estate Activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts			2509.20	
	(iv) Less: Net Value of Fixed Assets, if any, transferred to BOT operator as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts			0.00	
	(v) Less: Net Value of Fixed Assets as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under Cl. 2.10 of the Tariff Policy 2015			0.00	
	(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in Cl 2.5 of the Working Guidelines	<b>As per Form 4 &amp; Note 4</b>			
	(a) Inventory			155.35	
	(b) Sundry Debtors			1102.68	
	(c) Cash			3585.46	
	<b>(d) Sum of (a)+(b)+(c )</b>			<b>4843.49</b>	
	<b>(viii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)+(d)]</b>			<b>56917.39</b>	
(6)	<b>Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)</b>			<b>9106.78</b>	
(7)	<b>Annual Revenue Requirement(ARR) as on 31.03.2018 [(4)+(6)]</b>			<b>43246.17</b>	
(8)	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e. @ 3.45% (7*1.0345)</b>			<b>44738.16</b>	
(9)	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement(ARR)</b>			<b>44738.16</b>	
(10)	<b>Revenue Estimation at the proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sl.No. 10 above</b>	<b>As per Form 3 &amp; Note 5</b>		<b>35973.40</b>	

[illegible]

	2 hrs. before Pilot booked time	0	0	0.0000	0.00	No.			0.00		
	less than 2 hrs. before Pilot booked time	200.2950	5495.69	500.0000	15000.00	No.	8	9	4.07	149.63%	172.94%
	Received after Pilot boarding (In addition to the detention charges as applicable)	300.4458	8243.63	750.0000	20000.00	No.	3	11	3.73	149.63%	142.61%
4	Detention charges	855.3692	23469.62	3207.6345	88000.00	Hour	20	7	49.78	275%	275%
5	For WISL - Hot move										
	up to 30000 GRT	0.5744	15.76			GRT	30000		0.00		
	30001 to 60000 GRT	0.4595	12.61			GRT	3036		0.00		
	60001 GRT & above	0.4021	11.03			GRT			0.00		
	For WISL - Cold move(both movements)										
	up to 30000 GRT	1.1488	31.52			GRT		1299	0.00		
	30001 to 60000 GRT	0.9190	25.22			GRT			0.00		
	60001 GRT & above	0.8042	22.06			GRT			0.00		
	For WISL-Cold move(either one movement)										
	up to 30000 GRT	0.86160	23.64			GRT		652268	0.00		
	30001 to 60000 GRT	0.68925	18.92			GRT			0.00		
	60001 GRT & above	0.60315	16.55			GRT			0.00		
	<b>BERTH HIRE CHARGES</b>										
	<b>AT BERTHS</b>										
	Cargo/Container Vessels/Transhippers	0.0062	0.17	0.0078	0.21	GRT/HR	31052585 6	1062422 23	1862.11	25%	25%
	Liquid Bulk Vessels	0.0096	0.26	0.0120	0.33	GRT/HR	32096194	6057901 8	458.77	25%	25%
	Cruise Vessels	0.0304	0.83			GRT/HR	4765352	486	0.00	25%	25%
	Indian Navy / Coast Guard Vessels and Other vessels including Research vessels, Survey Vessels, etc.	0.0759	2.08	0.0949	2.60	GRT/HR	247962	1545536 4	417.84	25%	25%
	Foreign Navy / Coast Guard Vessels	0.1212	3.33	0.1515	4.16	GRT/HR	4237140		436.48	25%	25%
	<b>AT MOORING DOLPHINS</b>										
	Cargo/Container Vessels/Transhippers	0.0031	0.09	0.0039	0.11	GRT/HR	24677973 9	2660936 7	680.15	25%	25%
	Liquid Bulk Vessels	0.0048	0.13	0.0060	0.16	GRT/HR		489583	0.80	25%	25%
	Cruise Vessels	0.0152	0.42			GRT/HR			0.00	25%	25%
	Indian Navy / Coast Guard Vessels and Other vessels including Research vessels, Survey Vessels, etc.	0.0569	1.56	0.0711	1.95	GRT/HR		7350	0.14	25%	25%
	Foreign Navy / Coast Guard Vessels	0.0909	2.49	0.1136	3.11	GRT/HR			0.00	25%	25%

	<b>ANCHORAGE CHARGES</b>										
	<b>WORKING ANCHORAGE</b>										
1	Cargo/Container Vessels/Transhippers	0.0012	0.03	0.0015	0.04	GRT/HR	98270275 8	1166479 70	1046.02	25%	25%
2	Liquid Bulk Vessels	0.0019	0.05	0.0024	0.06	GRT/HR			0.00	25%	25%
3	Cruise Vessels	0.0061	0.19			GRT/HR			0.00	25%	25%
	<b>IDLE ANCHORAGE</b>									25%	25%
	Cargo/Container Vessels/Transhippers	0.0006	0.02	0.0008	0.03	GRT/HR	13680482 75	1702285 58	740.21	25%	25%
	Liquid Bulk Vessels	0.0010	0.03	0.0013	0.04	GRT/HR	27828613	2884273 8	34.47	25%	25%
	Cruise Vessels	0.0030	0.09			GRT/HR	4929450	75440	0.00	25%	25%
	Indian Navy / Coast Guard Vessels and Other vessels including Research vessels, Survey Vessels, etc.	0.0190	0.52	0.0238	0.65	GRT/HR	14936	2780762 5	180.99	25%	25%
	Foreign Navy / Coast Guard Vessels	0.0303	0.83	0.0379	1.04	GRT/HR	68213		1.76	25%	25%
	<b>SUPPLY OF WATER &amp; MISCELLANEOUS CHARGES</b>									25%	25%
1	At Berth	6.1753	169.43	7.7191	211.79	1000 ltrs	8190	23604	92.98	25%	25%
2	By Barges									25%	25%
	(a) Within Break water	8.3141	228.15	10.3926	285.19	1000 ltrs	2000	2785	22.08	25%	25%
	(b) Beyond Break water	10.6887	293.28	13.3609	366.60	1000 ltrs	3750	5150	52.95	25%	25%
	<b>CANCELLATION OF WATER</b>									25%	25%
	For supply at EOB	112.13	3076.45	140.1625	3845.56				0.00	25%	25%
	For supply at WOB	224.25	6152.97	280.3125	7691.21				0.00	25%	25%
	<b>DETENTION CHARGES FOR WATER BARGE</b>									25%	25%
	For supply at EOB	56.063	1538.23	70.0788	1922.79	Half Hour			0.00	25%	25%
	For supply at WOB	112.125	3076.52	140.1563	3845.65	Half Hour			0.00	25%	25%
3	Tug hire charges	855.3692	23469.62	1069.2115	45000.00	Hour	13	1206	552.15	25%	91.74%
	<b>DREDGING LEVY</b>									25%	25%
	50001-60000 GRT (Only from 1st June to 30th Sept)	0.3880	15.60	0.4850	19.50	GRT			0.00	25%	25%
	60001 to 75000 GRT	1.7768	71.43	2.2210	89.29	GRT			0.00	25%	25%
	75001 GRT & Above	2.3691	95.24	2.9614	119.05	GRT			0.00	25%	25%
									<b>22924.37</b>		

		Foreign (₹)	Coastal (₹)	Foreign (₹)	Coastal (₹)		Foreign	Coastal		Foreign	Coastal
<b>A</b>	<b>Wharfage</b>										
<b>I.</b>	<b>DRY BULK CARGO</b>										
1	Iron Ore	24.00	24.00	27.60	27.60	Tonne	1340147	140834	408.75	15.00%	15.00%
	Iron Ore	14.40	14.40	16.56	16.56	Tonne	8769156	232364	1490.65	15.00%	15.00%
2	Iron Ore Pellets	27.00	27.00	31.05	31.05	Tonne			0.00	15.00%	15.00%
3	Bauxite	27.00	16.20	31.05	18.63	Tonne			0.00	15.00%	15.00%
4	Cement/Clinker/Limestone/ Nickel/Alumina/Bentonite	42.00	25.20	48.30	28.98	Tonne	188359	70959	111.54	15.00%	15.00%
5	Pig Iron / Slag	48.00	28.80	55.20	33.12	Tonne	133004	115367	111.63	15.00%	15.00%
6	Thermal Coal and its variants	55.00	55.00	63.25	63.25	Tonne			0.00	15.00%	15.00%
7	Coke of all Types	55.00	33.00	63.25	37.95	Tonne	448775	375291	426.27	15.00%	15.00%
8	Wood Chips	40.00	24.00	46.00	27.60	Tonne	373237		171.69	15.00%	15.00%
9	Fertilizer and fertilizer raw material	50.00	30.00	57.50	34.50	Tonne	180324		103.69	15.00%	15.00%
10	Raw Sugar, Wheat and Grains & Pulses of all types	40.00	24.00	46.00	27.60	Tonne			0.00	15.00%	15.00%
11	Metal scrap of all types	55.00	33.00	63.25	37.95	Tonne			0.00	15.00%	15.00%
12	All other dry bulk cargo not specified above	55.00	33.00	63.25	37.95	Tonne			0.00	15.00%	15.00%
	<b>BREAK BULK CARGO</b>									15.00%	15.00%
1	Steel Coils of all types	51.00	30.60	58.65	35.19	Tonne	1112315	132762	699.09	15.00%	15.00%
2	Bars, Ingots, Pipes of all types, timber/ wooden logs	66.00	39.60	75.90	45.54	Tonne			0.00	15.00%	15.00%
3	Granites/Marbles	51.00	30.60	58.65	35.19	Tonne	170134		99.78	15.00%	15.00%
4	Minerals and ores of all types in bags, pallets etc.	51.00	30.60	58.65	35.19	Tonne			0.00	15.00%	15.00%
5	Machinery and Project Cargo	132.00	79.20	151.80	91.08	Tonne	1115	539	2.18	15.00%	15.00%
6	Arms, Ammunitions, Explosives and Defence Stores	147.00	88.20	169.05	101.43	Tonne			0.00	15.00%	15.00%
7	Livestock, Goats, Sheep			30.00	18.00	Tonne					
8	Fodder			5.00	3.00	Tonne					
9	All other break bulk cargo not specified above	66.00	39.20	75.90	45.08	Tonne	11000	1223	8.90	15.00%	15.00%
	<b>LIQUID BULK CARGO</b>					Tonne				15.00%	15.00%
1	Petroleum, Oil & Lubricants and POL Products	193.00	193.00	500.00	500.00	Tonne		620270	3101.35	159.07%	159.07%
2	Caustic Soda	86.00	51.60	98.90	59.34	Tonne	14242		14.09	15.00%	15.00%
3	Liquid Ammonia	188.00	112.80	216.20	129.72	Tonne	82251		177.83	15.00%	15.00%
4	Acids of all types	128.00	76.80	147.20	88.32	Tonne	437106		643.42	15.00%	15.00%
5	LPG/LNG	350.00	210.00	402.50	241.50	Tonne			0.00	15.00%	15.00%
6	Edible Oil	86.00	51.60	98.90	59.34	Tonne	29266		28.94	15.00%	15.00%
7	Molasses	57.00	34.20	65.55	39.33	Tonne			0.00	15.00%	15.00%
8	Any other liquid bulk cargo not specified above	126.00	75.60	144.90	86.94	Tonne			0.00	15.00%	15.00%



[illegible]

2.3	CARGO STORAGE CHARGES	Foreign (₹)	Coastal (₹)	Foreign (US \$)	Coastal (₹)						
I.	<b>DRY BULK - IMPORT</b>										
	DEMURRAGE 1-10 DAYS	6.00	6.00	10.00	10.00	Ton/Day	1235167		123.50	66.65%	66.65%
	DEMURRAGE 11-20 DAYS	12.00	12.00	15.00	15.00	Ton/Day	595911		89.39	25.00%	25.00%
	DEMURRAGE 21-30 DAYS	24.00	24.00	30.00	30.00	Ton/Day	236657		71.00	25.00%	25.00%
	DEMURRAGE 31ST DAY ONWARDS	48.00	48.00	75.00	75.00	Ton/Day	124544		93.41	56.25%	56.25%
	<b>DRY BULK - EXPORT</b>										
	DEMURRAGE 21-30 DAYS	1.00	1.00	2.00	2.00	Ton/Day			0.00	100.00%	100.00%
	DEMURRAGE 31-45 DAYS	3.00	3.00	5.00	5.00	Ton/Day			0.00	66.66%	66.66%
	DEMURRAGE 46TH DAY ONWARDS	6.00	6.00	8.00	8.00	Ton/Day			0.00	33.33%	33.33%
	<b>BREAK BULK - IMPORT</b>										
	DEMURRAGE 1-7 DAYS	7.00	7.00	10.00	10.00	Ton/Day	145689	8702	15.44	42.84%	42.84%
	DEMURRAGE 8-15 DAYS	14.00	14.00	15.00	15.00	Ton/Day	57467	2337	8.97	7.14%	7.14%
	DEMURRAGE 15-30 DAYS	28.00	28.00	30.00	30.00	Ton/Day	37686		11.31	7.14%	7.14%
	DEMURRAGE 31ST DAY ONWARDS	35.00	35.00	75.00	75.00	Ton/Day	14138		10.60	114.29%	114.29%
	<b>BREAK BULK - EXPORT</b>										
	DEMURRAGE 1-7 DAYS	3.00	3.00	2.00	2.00	Ton/Day	2376878		47.54	-33.33%	-33.33%
	DEMURRAGE 8-15 DAYS	6.00	6.00	2.00	2.00	Ton/Day	594740		11.89	-66.67%	-66.67%
	DEMURRAGE 15-30 DAYS	9.00	9.00	5.00	5.00	Ton/Day	722258		36.11	-44.45%	-44.45%
	DEMURRAGE 31ST DAY ONWARDS	18.00	18.00	8.00	8.00	Ton/Day	30404		2.43	-55.56%	-55.56%
	Ground Rent/Demmurage on Explosive/ Dangerous/Hazardous goods										
	In bulk or break-bulk	10000.00	10000.00	11500.00	11500.00	Per Ton	135		15.53	15.00%	15.00%
	In Containers	5000.00	5000.00	2500.00	2500.00	Per TEU	1821		45.53	-50.00%	-50.00%
E	<b>CARGO HANDELING LABOUR CHARGES</b>										
	<b>STEVDORING CHARGES</b>										
	<b>DRY BULK CARGO</b>										
1	Iron Ore Fines/ Lumpy/Pellets, Bauxite / Limestone /Gypsum	47.00	28.20	36.67	22.00	Per Ton/TEU	59714	22050	26.75	-21.98%	-21.99%
		38.00	22.80	36.67	22.00	Per Ton/TEU	181485		66.55	-3.50%	-3.51%
		30.00	18.00	36.67	22.00	Per Ton/TEU	999949	127747	394.79	22.23%	22.22%

2	Manganese / Cement/ Clinker/Nickel/ Bentonite/ Pig Iron	50.00	30.00	54.63	32.78	Per Ton/TEU	72540		39.63	9.26%	9.27%
		40.00	24.00	54.63	32.78	Per Ton/TEU	29974		16.37	36.58%	36.58%
		31.00	18.60	54.63	32.78	Per Ton/TEU			0.00	76.23%	76.24%
3	Coal / Slag	53.00	31.80	46.38	27.83	Per Ton/TEU	232683		107.92	-12.49%	-12.48%
		35.00	21.00	46.38	27.83	Per Ton/TEU	73590		34.13	32.51%	32.52%
		27.00	16.20	46.38	27.83	Per Ton/TEU	150892		69.98	71.78%	71.79%
4	Coke of all Types	49.00	29.40	49.00	29.40	Per Ton/TEU		8000	2.35	0.00%	0.00%
		37.00	22.20	49.00	29.40	Per Ton/TEU			0.00	32.43%	32.43%
		28.00	16.80	49.00	29.40	Per Ton/TEU			0.00	75.00%	75.00%
5	Fertilizer and fertilizer raw material, Raw Sugar, Wheat and Grains & Pulses of all types, etc.	94.00	56.40	79.22	47.53	Per Ton/TEU			0.00	-15.72%	-15.73%
		76.00	45.60	79.22	47.53	Per Ton/TEU	2290		1.81	4.24%	4.23%
		68.00	40.80	79.22	47.53	Per Ton/TEU	76121		60.30	16.50%	16.50%
6	Wood Chips and other similar light cargoes	63.00	37.80	48.68	29.21	Per Ton/TEU			0.00	-22.73%	-22.72%
		45.00	27.00	48.68	29.21	Per Ton/TEU	186292		90.69	8.18%	8.19%
		37.00	22.20	48.68	29.21	Per Ton/TEU	97627		47.52	31.57%	31.58%
	<b>BREAK BULK CARGO</b>										
1	Steel Coils/Slabs/Bars/Ingots of all types, Granites/Marbles	74.00	44.40	66.38	39.83	Per Ton/TEU	117405		77.93	-10.30%	-10.29%
		63.00	37.80	66.38	39.83	Per Ton/TEU	108670	2457	73.11	5.37%	5.37%
		53.00	31.80	66.38	39.83	Per Ton/TEU	726359	62481	507.04	25.25%	25.25%
2	Pipes of all types, timber/ wooden logs	65.00	39.00	65.00	39.00	Per Ton/TEU			0.00	0.00%	0.00%
		55.00	33.00	65.00	39.00	Per Ton/TEU			0.00	18.18%	18.18%
		45.00	27.00	65.00	39.00	Per Ton/TEU			0.00	44.44%	44.44%

[illegible]

	<b>STUFFING/DE-STUFFING CHARGES</b>	1200.00	720.00	1200.00	720.00	Per TEU	831	534	13.82	0.00%	0.00%
	<b>Container / Miscellaneous Handling</b>										
1	Containers loading / unloading from/into vessels	21000.00	12600.00			Shift/hook	124	332	0.00		
2	Machinery and Project Cargo	50000.00	30000.00	57500.00	34500.00	Shift/hook	4	2	2.99	15.00%	15.00%
3	Arms, Ammunitions, Explosives and Defence Stores	100000.00	60000.00	115000.00	69000.00	Shift/hook			0.00	15.00%	15.00%
	<b>ELECTRONIC DATA INTERCHANGE CHARGES</b>	<b>Foreign (US \$)</b>	<b>Coastal (₹)</b>								
	Vessel Related	50.00	2000.00	50.00	3500.00	Document			70.31		
	Cargo Related/CHLD		2000.00	50.00	3500.00	Document			0.00		
	Container Wharfage		1000.00	2.00	100.00	Document			0.00		
	Container Storage	15.00	500.00	2.00	100.00	Document			0.00		
	<b>CRUISE RELATED CHARGES</b>	<b>Foreign (₹)</b>	<b>Coastal (₹)</b>						0.00		
	For embarkation	604.00	390.00			Passenger	202		0.00		
	For disembarkation	604.00	390.00			Passenger	56		0.00		
	For transit passenger	605.00	312.00			Passenger	8695		0.00		
	<b>MISCELLANEOUS CARGO RELATED CHARGES</b>										
	<b>Mobile Harbour Crane working together with Ship's Gear</b>										
	<b>DRY BULK CARGO</b>										
1	Iron Ore Fines/Lumpy/Pellets, Bauxite/Limestone /Gypsum	65.00	39.00	55.00	33.00	Tonne	6465		3.56	-15.38%	-15.38%
		50.00	30.00	55.00	33.00	Tonne	166279		91.45	10.00%	10.00%
		40.00	24.00	55.00	33.00	Tonne			0.00	37.50%	37.50%
2	Manganese/Cement/Clinker/Nickel/Bentonite/Pig Iron	75.00	45.00	55.00	33.00	Tonne	4441		2.44	-26.67%	-26.67%
		55.00	33.00	55.00	33.00	Tonne		1500	0.50	0.00%	0.00%
		45.00	27.00	55.00	33.00	Tonne			0.00	22.22%	22.22%
3	Coal / Slag	80.00	48.00			Tonne			0.00	-100.00%	-100.00%
		60.00	36.00			Tonne			0.00	-100.00%	-100.00%
		50.00	30.00			Tonne			0.00	-100.00%	-100.00%
4	Coke of all Types	100.00	60.00			Tonne			0.00	-100.00%	-100.00%
		90.00	54.00			Tonne			0.00	-100.00%	-100.00%
		80.00	48.00			Tonne			0.00	-100.00%	-100.00%
5	Fertilizer and fertilizer raw material, Raw Sugar, Wheat and Grains & Pulses of all types, etc.	65.00	39.00	103.00	61.80	Tonne	3397		3.50	58.46%	58.46%
		55.00	33.00	103.00	61.80	Tonne	79165		81.54	87.27%	87.27%
		45.00	27.00	103.00	61.80	Tonne			0.00	128.89%	128.89%

[illegible]

	<b>BREAK BULK CARGO</b>										
1	Steel Coils/Slabs/Bars/Ingots of all types, Granites/Marbles	70.00	42.00	175.00	105.00	Tonne	26962	5629	53.09	150.00%	150.00%
		80.00	48.00	175.00	105.00	Tonne	22157	5430	44.48	118.75%	118.75%
		90.00	54.00	175.00	105.00	Tonne	18020		31.54	94.44%	94.44%
2	Pipes of all types, timber/wooden logs	130.00	78.00	200.00	120.00	Tonne			0.00	53.85%	53.85%
		140.00	84.00	200.00	120.00	Tonne			0.00	42.86%	42.86%
		150.00	90.00	200.00	120.00	Tonne			0.00	33.33%	33.33%
3	All Cargo in Jumbo Bags	80.00	48.00	125.00	75.00	Tonne	4938		6.17	56.25%	56.25%
		85.00	51.00	125.00	75.00	Tonne	779		0.97	47.06%	47.06%
		90.00	54.00	125.00	75.00	Tonne			0.00	38.89%	38.89%
4	All Cargo handled using Net Slings	200.00	120.00	300.00	180.00	Tonne			0.00	50.00%	50.00%
		220.00	132.00	300.00	180.00	Tonne			0.00	36.36%	36.36%
		250.00	150.00	300.00	180.00	Tonne			0.00	20.00%	20.00%
	<b>Container Handling by Mobile Harbour Crane</b>										
	Normal Container Loaded - 20'	1,603.00	962.00	1844.00	1107.00	CONT	1948	602	42.59	15.03%	15.07%
	Normal Container Loaded - 21' to 40'	2,405.00	1,443.00	2766.00	1660.00	CONT	1116	6	30.97	15.01%	15.04%
	Normal Container Loaded - above 40'	3,207.00	1,924.00	3689.00	2213.00	CONT			0.00	15.03%	15.02%
	Normal Container Empty - 20'	1,283.00	770.00	1476.00	886.00	CONT	812	208	13.83	15.04%	15.07%
	Normal Container Empty - 20' to 40'	1,924.00	1,154.00	2213.00	1328.00	CONT	741	24	16.72	15.02%	15.08%
	Normal Container Empty - above 40'	2,565.00	1,539.00	2950.00	1770.00	CONT			0.00	15.01%	15.01%
	Hazardous Container Loaded - 20'	2,004.00	1,203.00	2305.00	1384.00	CONT	398		9.17	15.02%	15.05%
	Hazardous Container Loaded - 20' to 40'	3,006.00	1,804.00	3457.00	2075.00	CONT	31		1.07	15.00%	15.02%
	Hazardous Container Loaded - above 40'	4,008.00	2,405.00	4610.00	2766.00	CONT			0.00	15.02%	15.01%
	Hazardous Container Empty - 20'	1,603.00	962.00	1844.00	1107.00	CONT	32		0.59	15.03%	15.07%
	Hazardous Container Empty - 20' to 40'	2,405.00	1,443.00	2766.00	1660.00	CONT	2		0.06	15.01%	15.04%
	Hazardous Container Empty - above 40'	3,207.00	1,924.00	3689.00	2213.00	CONT			0.00	15.03%	15.02%
	Transhipper/Trans-loader/Floating crane Charges using Own anchor										
	Primary Loading	10.00		20.00	0.00	Tonne			0.00	100.00%	100.00%
	Uptopping	5.00		10.00	0.00	Tonne			0.00	100.00%	100.00%
	<b>SUNDRY CHARGES</b>										
	<b>HIRE OF EQUIPMENT &amp; MACHINERY</b>										
	Mobile Harbour Crane	23500.00		27025.00	0.00	Hour	6		1.62	15.00%	0.00%
	3 Tonne Forklifts	1000.00		1150.00	0.00	Hour			0.00	15.00%	0.00%
	8 Tonne TIL Bull Cranes	1200.00		1380.00	0.00	Hour	6		0.08	15.00%	0.00%
	10 Tonne Dal Cranes	1400.00			0.00	Hour			0.00	15.00%	0.00%
	11 Tonne ACE Cranes	1500.00		1725.00	0.00	Hour	152		2.62	15.00%	0.00%
	45 MT Omega Mobile Cranes	4500.00			0.00	Hour			0.00	15.00%	0.00%
	75 MT TIL Cranes	6000.00		6900.00	0.00	Hour	264		18.22	15.00%	0.00%
	EOT Crane 8 Tonne			2500.00		Hour			0.00		

EOT Crane 12 Tonne			3750.00		Hour			0.00		
EOT Crane 18 Tonne			5625.00		Hour			0.00		
Loco Engine Pit Charges	1397.83		2000.00		Hour			0.00		
Bollard Pull Test	10000.00		25000.00		Test	6		1.50	150.00%	
Hire of Flotilla- Launch	100000.00		120000.00	0.00	shift of 8 hrs	42		50.40	20.00%	100.00%
Hire of Flotilla- Launch for survey work			30000.00		Hour					
Weighment Charges for Rail/Road Weighbridges	5.50		6.00	0.00	Tonne	747108		16.14	9.09%	100.00%
Oil spill Boom						1		3.62		
Transhipper			150000.00	0.00	Tonne	4		6.00		
Floating Crane			100000.00	0.00	Tonne	4		4.00		
								13049.03		
<b>Total Estimated Revenue at the proposed tariff</b>								<b>35973.40</b>		

**CERTIFICATE**

It is hereby certified that the Revenue estimation furnished in the above statement has been verified and found to be in Order.

(Vinayaka Rao)  
Financial Advisor &  
Chief Accounts Officer

Date : 15/03/2019  
Place : Headland, Sada

(Amoda U Bene)  
Chartered Accountant

**Note:**

1. The Ports may give workings separately in support of the above revenue estimation.
2. Revenue from Estate activity for which tariff is governed under Land Policy Guidelines shall not be captured in this Form.
3. For miscellaneous items, if detailed computation is not possible, Ports can estimate based on the previous year's actuals.